

دراسات في

التراث الحضاري الإسلامي

واحضارة العربية والاسلامية

دكتور

سيد محمد جلال

أستاذ غير متفرغ
كلية الآداب بدمنهور - جامعة الإسكندرية

(٢٠٠٤)

دراسات في

التراث الخلدوني والمجمل

واحضارة العربية الاسلامية

دكتور

السيد محمد جمال

أستاذ غير متفرغ
كلية الآداب بدمنهور - جامعة الإسكندرية

(٢٠٠٤)

مقدمة

يتضمن هذا الكتاب مجموعة من الأبحاث والدراسات عن التاريخ الحديث والمعاصر والحضارة الإسلامية ، قدمت في ندوات علمية مختلفة: لاتحاد المؤرخين العرب في القاهرة وكذلك كلية الآداب جامعة الإسكندرية (فرع دمنهور) ومعهد الدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة وندوة لفتح مكتبة الإسكندرية . وقد تم نشرها في المجلدات الخاصة بهذه الندوات العلمية .

وقد رأيت أن أضمرها في مجلد واحد ، وهي في الحقيقة تنقسم إلى مجموعتين:

المجموعة الأولى :

وتدور حول العلاقات الدولية والاقتصادية وكذلك الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس وحوض البحر الأحمر .

الدراسة الأولى وموضوعها : " قناة السويس بين الحياض والتداول وحرية المرور " (١٨٦٩-١٩٥٧) . وقد ألقى هذا البحث في ندوة "المستجدات السياسية في الوطن العربي - رؤية تاريخية وجغرافية" التي أقامتها كلية الآداب (فرع دمنهور) جامعة الإسكندرية في إبريل ٢٠٠٣ .

والدراسة الثانية وموضوعها : "قناة السويس وتحديات المنافسة والطرق البديلة" . وقد ألقى هذا البحث في الندوة التي أقامها اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة وكان موضوعها عن "طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر العصور" . في نوفمبر عام ٢٠٠٠ . أما الدراسة الثالثة فهي عن : "دور قناة السويس في التطور الاقتصادي لمواني البحر الأحمر" . وقد قدم لندوة اتحاد المؤرخين العرب القاهرة (أكتوبر ٢٠٠٣) وكانت عن : "البحر الأحمر عبر عصور التاريخ" والدراسة الرابعة عن : "القوى الكبرى والأهمية السياسية والإستراتيجية للبحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس" . (١٨٦٩-١٩٠٠) وهذه الدراسة قدمت لتكريم ا.د. عمر عبد العزيز عمر .

أما المجموعة الثانية :

تتناول بعض جوانب من الحضارة العربية الإسلامية .
والدراسة الأولى موضوعها: "الحضارة العربية الإسلامية
ودورها في حركة الكشف الجغرافية". وكانت ضمن البحوث التي
نشرت في مجلة اتحاد المؤرخين العرب عن ندوة موضوعها : "الحضارة
العربية الإسلامية ودورها في بناء الحضارة العالمية".
والدراسة الثانية عن : "بورشيد مركز التقاء ثقافات وحضارات
الشرق والغرب". وهو بحث قدم إلى ندوة اتحاد المؤرخين العرب عن :
"المراكز الثقافية والعلمية في العالم العربي عبر العصور".
أما الدراسة الثالثة فهي عن : "التعليم والتدريب البحري في
مصر وانعكاساته على التنمية البشرية في أفريقيا". وكانت ضمن
البحوث التي أقيمت في الندوة التي عقدها معهد البحوث والدراسات
الأفريقية بجامعة القاهرة (مارس ٢٠٠٣) عن : "التنمية البشرية في
أفريقيا".

دكتور

المسيد حسين جلال

أستاذ غير متفرغ بكلية الآداب بدمهور

(جامعة الإسكندرية)

الإسكندرية في يناير ٢٠٠٤

الدراسة الأولى

قناة السويس بين الحياد والتدويل وحرية المرور

(١٨٦٩-١٩٥٧) *

-
- بحث ألقى في ندوة : " المستجدات السياسية في الوطن العربي ، رؤية تاريخية وجغرافية إبريل ٢٠٠٣ . وقد نشرت بمجلة : الإنسانيات، وهي دورية علمية محكمة تصدرها كلية الآداب فرع دمهور - جامعة الإسكندرية - العدد الخامس عشر ٢٠٠٣ .
(ص ص ٨١ - ١٠٥)

قناة السويس بين الحياد والتدويل وحرية المرور

(١٨٦٩-١٩٥٧)

أ.د/ السيد حسين جلال *

مرت عملية تحديد المركز الدولي لقناة السويس بمراحل متعددة من خلال المفاوضات والمؤتمرات والدراسات وذلك على المستوى العالمى إلى أن استقرت آخر الأمر فى إطار اتفاقية القسطنطينية الدولية (١٨٨٨) والتي ارتضتها الدول البحرية الكبرى و رأت فيها خير ضمان لحرية المرور فى قناة السويس.

ونحاول فى هذه الورقة إلقاء الضوء على التطور التاريخي لهذه المسألة ، والأبعاد المختلفة لتحديد الشكل القانوني لاستخدام هذا الممر المائي ذى الأهمية العالمية .

قبل افتتاح القناة :

كانت مسألة حياد قناة السويس مثار بحث ودراسة رجال الفكر والسياسة والقانون على مر السنين وحتى قبل إنشاء قناة السويس ، ففي عام ١٨٣٨ اقترح مترنيخ على محمد على باشا فكرة حياد القناة قبل إنشائها فلم يقبل محمد على . وبعد ذلك بثلاث سنوات اقترح مترنيخ أيضا أن تتضمن معاهدة لندن (١٣ يوليو ١٨٤١) والتي ضمنت حياد البسفور والدردينيل أيضا لضمان حياد القناة التى تنشأ فى مصر مستقبلا إلا أن تلك الفكرة فشلت لمعارضة إنجلترا لها .^(١)

وجاء فى المادة ١٤ من عقد الامتياز الثانى الخاص بقناة السويس (يناير ١٨٥٦) والذي يعتبر المرحلة الأولى التى مر بها المركز القانوني

* أستاذ غير متفرغ بقسم التاريخ - كلية الآداب بدمهور - جامعة الإسكندرية .



لقناة السويس :

"تعلن رسمياً باسمنا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة (بورسعيد) والمواني التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممراً محايداً لكل سفينة تجارية عابرة من بحر لآخر".^(٢)

والمعنى المستفاد من حيطة القناة هنا هو منع السفن الحربية من المرور وقت الحرب والسلام على السواء . والفكرة السائدة وقتذاك أن عدم السماح للسفن الحربية بالمرور في القناة خشية سدها أو وقوع أعمال حربية فيها ، فلم تتعرض المادة ١٤ للسفن الحربية لامن قريب ولا من بعيد وهذا إغفال متعمد له دلالاته، كما أنها وصفت القناة بأنها ممر محايد ولم تذكر حرية الملاحة في القناة.

وهناك فارق كبير بين عبارة "ممر محايد" وعبارتي "حرية الملاحة" و"حرية العبور".

فحيطة القناة لا تسمح بمرور السفن الحربية أو التي تحمل قوات مسلحة عبر القناة في حين حرية المرور أو حرية الملاحة في القناة تسمح بمرور هذه السفن مع إخضاعها لقيود كثيرة معينة.

وقد تنبّهت الدول إلى هذه المسألة في اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ ولم تأخذ بالمبدأ الذي جاء في عقد الامتياز الثاني رغبة منها في ضمان حرية المرور في القناة للسفن التجارية والحربية على السواء فوصفت القناة بأنها " ممر حر " PASSEGE LIBRE واختفت العبارة التي وردت في العقد وهي "ممر محايد" .^(٣)

وقد انتهز دي لسبس فرصة انعقاد المؤتمر الدولي بباريس لوضع بنود الصلح في أعقاب حرب القرم ١٨٥٦^(٤) وطلب دي لسبس من النمسا باعتبارها دولة محايدة بين إنجلترا وفرنسا فيما يختص بمسألة قناة



السويس بأن تؤيد إدراج النصوص التالية لتكون في صلب معاهدة السلام التي يضعها مؤتمر باريس:

١. تضمن الدول الموقعة حياد قناة السويس البحرية علي الدوام .
 ٢. لا يجوز مطلقاً القبض علي أي سفينة داخل القناة .
 ٣. لا يجوز مرابطة قوة أجنبية علي شواطئ القناة دون موافقة الحكومة المصرية بها^(٤).
- و لكن المشروع رفض نتيجة معارضة وزير خارجية إنجلترا " كلارندون " Clarendon وتهديده بالانسحاب من المؤتمر و كذلك معارضة تركيا ، فأثروا عدم تعريض المؤتمر لهزات قد تعصف به ، و انفض مؤتمر باريس دون أن تتعرض المعاهدة لموضوع قناة السويس^(٥)
- بعد افتتاح قناة السويس (١٨٦٩) :

عقدت الرابطة الدولية لتنمية التجارة^(٦) اجتماعاً في أثناء حفل افتتاح قناة السويس في شهر نوفمبر ١٨٦٩^(٨) جاء في البند الثاني : "من الضروري اعتراف كافة الدول بحياد القناة دولياً " ^(٩)

و إبان الحرب الفرنسية البروسية (١٨٧٠) ^(١٠) وقعت مصر وتركيا علي انحياد ، وفتحت قناة السويس للسفن الحربية والتجارية علي السواء بدون استثناء واعتبرت تلك الحالة سابقة من شأنها استمرار فتح القناة لسفن المتحاربين ما دامت تركيا ومصر تقفان علي الحياد ، ومادامت سفن الطرفين المتحاربين ترعى حرية القناة وسلامتها وتحترم قواعد الملاحة بالقناة.

كذلك عندما اجتمع مؤتمر الحمولة الدولي بالأسطانة (١٨٧٣) عارضت إنجلترا فكرة حياد القناة وحصلت من المؤتمر علي الموافقة بالسماح للسفن الحربية بالمرور في القناة، وادعت أنها فعلت ذلك لتجعل القناة واقعة تحت حماية و إشراف أوروبا بأسرها.^(١١)



وإزاء تطور أحداث المسألة الشرقية في السبعينات من القرن التاسع عشر ازدادت مخاوف رجال السياسة وملاك السفن والتجار في إنجلترا على مركز ومستقبل قناة السويس. فقد تدارس رجال اتحاد الغرف التجارية في إنجلترا^(١٢) مسألة قناة السويس، وأرسلوا مذكرة إلى حكومة إنجلترا في ديسمبر ١٨٧٦ حثتها فيها على اتخاذ إجراءات حياد قناة السويس، بوضع إدارتها في يد لجنة مشتركة من الدول الأوروبية الكبرى "AJOINT COMMISION OF EUROPEAN POWERS" (معنى ذلك تدويل قناة السويس) أو أي شكل آخر تراه حكومة إنجلترا، إلا أن الكولونيل ستوكس^(١٣) عارض هذه الفكرة نظرا لما ستواجهه من مشاكل سياسية خطيرة، خصوصا وأن الباب العالي سيرفض السماح للتدخل الأجنبي في هذا الجزء المهم من ممتلكات الإمبراطورية العثمانية، بالإضافة إلى معارضة كل من الخديوي إسماعيل وحملة أسهم قناة السويس لأنهم يرغبون في بقاء إدارة ملكيتهم في أيديهم وهي التي ضمننتها عقد الامتياز لسنوات.

وبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) تتضح معارضة سياسة إنجلترا لمسألة حياد قناة السويس فنجد وزير الخزانة البريطاني في حديث له أمام مجلس العموم البريطاني في أثناء هذه الأزمة في جلسة ٣ مايو ١٨٧٧ يشرح للمجلس معنى كلمة التحييد NEUTRALIZATION بأنها تعني تحريم عبور السفن الحربية التابعة لمختلف الدول في القناة زمن الحرب وأن بريطانيا لا توافق إطلاقا على هذا الوضع لأن معناه حرمان إنجلترا من إرسال قواتها المسلحة عبر قناة السويس إلى الهند إذا نشب قتال هناك، وأضاف أن الحكومة البريطانية لن تأل جهداً في اتخاذ الإجراءات الخاصة بحماية الملاحة في قناة السويس.^(١٤)

وفي مجلس اللوردات البريطاني، رد لورد دربي^(١٥) على سؤال أحد الأعضاء في مناقشات جلسة ٤ مايو سنة ١٨٧٧ عن مسألة حياد



القناة بأنه لا توجد اتفاقية دولية من أي نوع تؤكد حياد القناة ، وأن فرمان عقد الامتياز نص على أن تكون قناة السويس مفتوحة على الدوام (atoujour) وهذه ترجمة حرفية للنص الفرنسي كمرر محايد للسفن التجارية ، وأن فرمان ليست له صفة الاتفاقات الدولية ، ثم شرح لورد دربي معنى كلمة الحياد حسبما وردت في الوثائق الدولية من وجهه نظره بأنها تعني عدم السماح بالمرور في القناة لسفن الدول المتحاربة على السواء^(١٦)

هذا ونشأت مشكلة حياد قناة السويس إبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) بسبب قيام مصر بمساعدة الدولة العثمانية في حربها مع روسيا فقد كانت السفن المصرية تنقل الجنود المصريين من المواني المصرية إلى ميدان القتال ، وعلى هذا صار من حق مصر منع مرور السفن الروسية في قناة السويس وأن تستخدم القناة في العمليات الحربية كجزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية^(١٧) وفي هذه الفترة تعرض الخديوي إسماعيل للضغط من جانب قنصل روسيا العام في مصر (دي فلक्स) الذي حذره من احتمال قيام روسيا بحصار مصر وضرب المواني المصرية بالقنابل وإيقاف تجارتها الخارجية^(١٨)

ويؤكد الدكتور مصطفى الحفناوى أنه لا توجد قاعدة تلزم روسيا بالتنازل عن الحق الذي تخوله لها القواعد العامة للقانون الدولي بأن تهاجم مصر وتستخدم حيالها كل ما تجيزه لها قوانين الحرب^(١٩)

آراء بعض العلماء والمسئولين والجمعيات العلمية:

وعلى الصعيد الدولي نجد المعهد الدولي للقانون قد اجتمع في السنة التالية للحرب الروسية - التركية (١٨٧٨) وقام بدراسة المركز الدولي للقناة إبان الحرب وأصدر توصياته الآتية : " نتمنى لصالح ملاحه الشعوب كلها أن تبرم معاهدة دولية تضع قناة السويس، في حالة الحرب بمعزل عن العدوان"^(٢٠)



وقد انتهز دي لسبس ظروف الحرب الروسية التركية فسافر لإنجلترا في ١٠ مايو ١٨٧٧ لدراسة مركز قناة السويس مع المسؤولين في الحكومة الإنجليزية وعرض عليها مشروع اتفاقية دولية لمرور السفن الحربية في قناة السويس ، وتقضى بضمان الحكومات لحرية الملاحة للسفن التجارية ، أما السفن الحربية فإنها تخضع للسلطات المحلية في منعها من إنزال أي قوات أو مواد حربية على الأراضي المصرية. (٢١) ولكن لورد دربي عارض فكرة حياد القناة. (٢٢)

و قد نادي بعض علماء القانون باقتراح إعلان الحياد الدائم لمصر " لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها وأن ينظم هذا الحياد بمقتضى اتفاق دولي حتى لا يترك أمرها لاحتكار دولة أو دولتين .

و أن تضمن الدولة حصانة مصر وحرية الملاحة في القناة ضد أي اعتداء . وأن حياد مصر يستلزم استقلالها التام عن الدولة العثمانية حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة السيادة عليها و تتعرض لأخطار عديدة ، إذ إن كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية تدخل مصر و القناة في نطاقها حتما و يسوغ للدولة المعادية مهاجمتها. (٢٣)

ولقد هاجم لورد كرومر مسألة حياد قناة السويس في كتابه "مصر الحديثة". (٢٤)

كما أوضح أحد الاقتصاديين الفرنسيين (M.leroy Beaulieu) في مقال له (٢٢ أغسطس ١٨٨٢) عن مسألة حياد قناة السويس فنكر أن أهم ما يميز قناة السويس عن مضيق البسفور و مضيق سوندي Sunde (٢٥) ، هو أن قناة السويس ليست طريقاً بحرياً تجارياً ، وإنما هي أيضاً وبنفس الدرجة طريقاً عسكرياً Voie Militaire ليس فقط لدولة واحدة وإنما لسبع دول أو ثمان دول ، وأن السفينة الحربية الفرنسية والإنجليزية لا تهتم في الظروف العادية عبور البسفور أو سوندي علي عكس قناة السويس التي تعبرها السفن الحربية المختلفة باستمرار ، لأن قناة السويس تربط



أوروبا بمستعمراتها في آسيا وجزر المحيط ، كذلك يشكل العسكريون الجزء الأكبر من عدد المسافرين الذين يمرون في القناة^(٢٦)

وهكذا فإن أهمية قناة السويس كطريق حربي يجعل القول بأن التحييد الخالص والبسيط : (La neutralisation pure et simple) سواء في زمن السلم أو "حرب مستحيل تماما وعلي هذا فإن الاتفاقيات الوحيدة للقناة هي التي تتعلق بحمايتها بإعلان إن هذا الطريق مفتوح علي الدوام ولكل السفن الحربية و التجارية بتأييد وحماية كل الدول الكبرى وهذا سيغني بالطبع عن مسألة احتلال دائم للقناة . ومؤكداً قوله " بأن العرب الذين احترموا حتى الآن القناة سيكون لديهم عندئذ دافع اقوي لعدم مهاجمة قناة السويس، عندما يتأكدون من إجماع الدول علي حمايتها." ثم هاجم الكتاب فكرة إدارة القناة بمعرفة مندوبي الدول المعنية بأمرها .^(٢٧)

الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس ١٨٨٢: (٢٨)

عقد بالأسنانة في الفترة من ٢٣ يونيو إلى ١٧ أغسطس ١٨٨٢ مؤتمراً دولياً لبحث المسألة المصرية إبان أحداث الثورة العرابية ،وقدّم مندوباً إنجليترا وفرنسا للمؤتمر اقتراحاً بتفويضهما للقيام بالدفاع المشترك عن أمن وسلامة قناة السويس ضد هجمات السكان المسلمين الذين يملأهم التعصب والذين أثارهم عرابي^(٢٩).

وفي حقيقة الأمر كان هذا الخوف كله مفتعلا من جانب إنجليترا فلم تكن هناك قوات لعرابي في منطقة قناة السويس ، وأنة لم يفكر جدياً في سد قناة السويس إلا بعد قيام إنجليترا باحتلال الإسماعيلية في ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ .

ولكن الدول الأوربية الأخرى رأت أن سلامة قناة السويس أمر يهم الدول جميعا على قدم المساواة^(٣٠).



وقد عارض بسمارك بشدة مسألة تفويض إنجلترا وفرنسا بالدفاع عن قناة السويس معتقداً أن هذا سيؤدي إلى ازدياد تعقيد المسألة وقد يحولها إلى حرب بين القوى المسيحية الأوروبية والدولة الإسلامية^(٣١).

ورأى بسمارك أن تشترك الدول جميعاً وأن تكون حقوقهم متساوية في اتخاذ تدابير بوليسية بحرية لحماية القناة إذا استلزم الأمر^(٣٢).

وقررت مجموعة دول أوروبا الشمالية وإيطاليا أن يلجأوا إلى روسيا لاتخاذ موقف متشدد أمام أطماع بريطانيا في قناة السويس وباسم مجموعة دول التحالف الأوروبي ، قدم كورتى (مندوب إيطاليا في المؤتمر) الاقتراح الخاص بتكوين "قوة بوليسية بحرية دولية"^(٣٤) لحماية القناة. ومعنى ذلك تكويل قناة السويس .

وعلى أية حال فإن إنجلترا كانت تسير في إجراءات احتلال القناة في الوقت الذي تشغل فيه المؤتمر باقتراح تلو الآخر.

وتدفقت القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وتم احتلال الإسماعيلية مساء يوم ٢٠ يوليو سنة ١٨٨٢ وقدر عدد السفن الحربية البريطانية التي دخلت قناة السويس ١٠٧ سفينة في الفترة من ١٦ يوليو ١٨٨٢ حتى ٣١ أغسطس ١٨٨٢^(٣٥).

وأعيد افتتاح القناة للملاحة في ٢٤ أغسطس ١٨٨٢ بعد إغلاقها خمسة أيام^(٣٦).

القناة في ظل الاحتلال البريطاني لمصر حتى إتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨:

لم ترض الجماعة الدولية بانفراد إنجلترا بمصر وقناة السويس وبالأخص فرنسا التي ازدادت عداوتها لإنجلترا في المسألة المصرية. ونشطت الجمعيات القانونية ورجال القانون لدراسة المركز الدولي لقناة

السويس بصفة خاصة والقنوات بصفة عامة وذلك غداة الاحتلال البريطاني لمصر.

فتم اجتماع في بروكسل في ١٧ و ١٨ و ١٩ أكتوبر سنة ١٨٨٢ لدراسة حياد القنوات المائية الدولية وطُرحت النقاط التالية:

- تحديد معنى الحياد.
- هل تعتبر القنوات الدولية كممرات ملاحية دولية ؟
- مدى سيادة الدولة على القناة التي تمر عبر أراضيها ؟
- عبور القوات العسكرية والسفن والإمدادات العسكرية عبر تلك القنوات.
- العمليات العدوانية على ضفاف القنوات وعلى موانئها (٣٧).

وعلى أية حال لم تسلم أوروبا بحق إنجلترا في السيطرة المطلقة على قناة السويس خاصة بعد أن ازدادت المصالح الاستعمارية والاقتصادية للدول الأوروبية عبر قناة السويس التي أصبحت الطريق الحيوي لأساطيل الدول الأوروبية التجارية والحربية على السواء . وقادت فرنسا الحملة الدبلوماسية ضد إنجلترا ، ونجحت في الربط بين المسألة المالية المصرية ومشكلة قناة السويس (٣٨).

وتم عقد مؤتمر في باريس (٣٠ مارس ١٨٨٥) وتزاحمت الدول في الاشتراك في هذا المؤتمر لتحديد المركز الدولي لقناة السويس (٣٩).

المشاريع المختلفة الخاصة بتجديد المركز الدولي لقناة السويس:

أ- القوة البحرية البوليسية الدولية لحماية قناة السويس:

وهو الاقتراح الذي سبق وتقدمت به إيطاليا لمؤتمر الأستانة ١٨٨٢ في الجلسة الثانية عشر للمؤتمر - بتكوين قوة من البوليس الدولي البحري



لحماية الملاحة في قناة السويس. وقد أصبح هذا الاقتراح عديم الجدوى باحتلال القوات البريطانية لقناة السويس سنة ١٨٨٢ (٤٠).

ب- المشروع الفرنسي الخاص بتدويل القناة:

تقدمت فرنسا بمشروع أهم بنوده البند الرابع جاء فيه: " يعهد بمهمة حماية القناة إلى لجنة تشكل من مندوبين عن الدول الموقعة على تصريح لندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ تساعد قوت السفن الحربية المرابطة والتي تتبع نفس هذه الدول وينضم إليها مندوب عن الحكومة العثمانية ، ومندوب عن الحكومة المصرية وتتفق مع شركة قناة السويس لضمان لوائح الملاحة والشرطة ، وتراقب بصفة عامة تطبيق نصوص المعاهدة الحالية وتخطر الدول بالاقترحات التي ترى أنها مناسبة لضمان تنفيذها (٤١).

أهداف التدويل :

- أن تتخذ الدول السبع الموقعة على تصريح لندن (١٧ مارس ١٨٨٥) بورسعيد مقراً لها .
- تختص بشئون القناة وتتبعها أجهزة عسكرية وفنية وسياسية وإدارية.
- تخويلها سلطات متشعبة وخطيرة وتجيب سلطاتها جميع السلطات في مصر سواء سلطة الحكومة المصرية أو سلطة شركة قناة السويس أو سلطة الاحتلال البريطاني وتمارس نشاطها على مدار السنة.

ج- المشروع البريطاني: حرية المرور في قناة السويس:

عارضت الحكومة البريطانية تدويل قناة السويس ، لأن معنى ذلك العصف بالنفوذ البريطاني في مصر ، وتمسكت بحقوق الحكومة المصرية في الدفاع عن قناة السويس وفي تنفيذ المعاهدة المقترحة بحجة أن التدويل فيه مساس بحقوق الحكومة المصرية الإقليمية . وكان هدف السياسة البريطانية انتقال هذه الحقوق عملياً إلى يد الحكومة البريطانية ،



وأن كل قيد يوضع على حرية الحكومة المصرية إنما هو قيد على الحكومة البريطانية .

وركز المشروع البريطاني على حرية الملاحة في قناة السويس في السلم والحرب على السواء لجميع السفن دون تمييز لجنسيتها .

وأن تتعهد الدول الكبرى بألا تعوق حرية عبور القناة وقت الحرب واحترام ممتلكات شركة القناة ومؤسساتها، والتزام الدول بعدم حصار القناة وألا يقع اعتداء في منطقتها على مدى ثلاثة أميال بحرية من بورسعيد والسويس .

هذا وقد أعطى المشروع البريطاني الخديوي حق الإشراف على تنفيذ المعاهدة (المادة الثانية).^(٤٢)

وظهر الصراع السياسي بعنف فيما بين فرنسا والدول الأوروبية الضالعة معها وبين بريطانيا حول تدويل قناة السويس التي هي محاولة لاستبدال الوصاية البريطانية بالوصاية الأوروبية ، عن طريق إنشاء : "لجنة قناة السويس" وهي شبيهة بتلك الخاصة "لجنة نهر الدانوب" التي أصبحت حكومة سباعية لها ميزاتها وتشريعاتها وسلطانها القضائية . وهدفت فرنسا لجعل سلطة اللجنة الدولية واسعة بقدر الإمكان وذلك للسماح للسفن الحربية عند المداخل أو انضمام قوادهم للجنة وتوسيع نطاق منطقه للقناة إلى أكبر قدر كلما أمكن ذلك.^(٤٣)

واستمرت المفاوضات والمناقشات إلى أن تم التوصل بين الطرفين إلى بنود اتفاقية ١٨٨٨ والتي عرفت باسم "اتفاقية القسطنطينية" في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بضمان حرية استعمال قناة السويس البحرية . وقد جاء في المادة الأولى منها :

"تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة في زمن السلم كما في زمن الحرب لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز



بين جنسياتها . وبناء على ذلك قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم إلحاق أي مساس بحرية استعمال القناة، سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب. ولن تكون القناة خاضعة مطلقاً لاستعمال حق الحصار البحري". (٤٤)

وقد نظمت اتفاقية ١٨٨٨ المرور في قناة السويس للسفن الحربية ولم يطبق هذا الأمر على السفن التجارية، فجعلت هذه الاتفاقية من قناة السويس ممراً لجميع المتحاربين، ولكنها أدمجت القواعد التي تحكم بقاء السفن التجارية في الموانئ المحايدة، ومنعت الاتفاقية إنزال أو التزود بالمؤن للسفن الحربية في أثناء عبورها القناة ، ولكن لها الحق في التموين الضروري جداً لأدنى حد ممكن وألا يتجاوز بقاؤها في موانئ القناة ٢٤ ساعة على الأكثر. (٤٥)

كما منعت اتفاقية ١٨٨٨ ممارسة حقوق الحرب بما فيها حق الحصار والغنائم والبحث داخل مياه القناة أو خلال ثلاثة أميال من موانئ مداخل القناة .

وكانت القناة معرضة للحصار طيلة السنوات الثماني عشرة التالية لافتتاحها إلى أن جاءت اتفاقية ١٨٨٨ لتحررها من هذا التهديد. (٤٦)

كما منعت الاتفاقية مصر من تحصين القناة ومن الحرب في مياهها ومن ممارسة حق الحصار، كما منعتها من اعتراض مرور السفن الحربية في قناة السويس. (٤٧)

ولم تجعل الاتفاقية القناة منزوعة السلاح لأنها لم تمنع التحصينات المؤقتة بنفس الوضوح الذي منعت فيه إنشاء تحصينات دائمة (مادة ١١). (٤٨)



كذلك اعتبرت الاتفاقية خليج السويس كله كطريق عالمي على الدوام وللجميع حق المرور فيه، ولم يكن محدداً بمدة امتياز عقد الشركة، وعلى هذا كان سيستمر حتى بعد عام ١٩٦٨.^(٤٩)

أما في حالة الحرب فإن لمصر الحق في منع مرور سفن أعدائها في القناة، وتستعمل حقوق البلد المحارب في داخل القناة. وأما إذا كانت في حالة حياد فإن القناة تظل مفتوحة لملاحة السفن الحربية والتجارية على السواء بشرط امتناع سفن الدول المحاربة عن ارتكاب أعمال حربية في القناة، لأن ذلك يعتبر عدواناً على المياه الوطنية لبلد محايد وخرقاً صارخاً للحياد.^(٥٠)

التحفظ البريطاني على اتفاقية ١٨٨٨:

قدم المندوب البريطاني في المؤتمر التحفظ التالي : ".....من واجبها تقديم تحفظ عام على تطبيق نصوصها بحيث لا يتعارض تطبيق نصوص المعاهدة مع هذا الموقف أو يقيد حرية حكومتها في العمل في أثناء الاحتلال بقوات حضرة صاحبة الجلالة البريطانية."^(٥١)

وبهذا الشكل لازم التحفظ البريطاني اتفاقية ١٨٨٨ في مراحل تنفيذها، بمقتضى هذا التحفظ يكون لبريطانيا أن تتدخل من نصوص الاتفاقية كلها أو بعضها إذا كان تطبيقها يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر ويعطل حريتها في العمل في فترة قيام هذه الحالة الاستثنائية .

وبعد الاتفاق الودي (بين إنجلترا وفرنسا في إبريل ١٩٠٤) جاء بنص المادة السادسة :

"ضماناً لحرية المرور في قناة السويس، تعلن حكومة صاحبة الجلالة البريطانية قبولها لنصوص المعاهدة المنعقدة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ ووضعها موضع التنفيذ."^(٥٢)



ورأى البعض أن ٨ إبريل ١٩٠٤ هو التاريخ الرسمي لوضع معاهدة ١٨٨٨ موضع التنفيذ. (٥٣)

وأصبحت اتفاقية القسطنطينية والمبادئ التي تضمنتها الميثاق الأساسي لحرية المرور في قناة السويس . لذلك نجد أكثر من إشارة إليها في الموائيق الدولية التي أبرمت بين الدول الكبرى عامة ، وبين مصر وإنجلترا بخاصة، فنجد إشارة إليها في المادتين ١٥٢، ٢٨٢ من معاهدات فرساي والمادة ٩٩ من معاهدة لوزان والمادة ١٠٧ من معاهدة سان جرمان الخاصة بالصلح مع النمسا والمادة ٩١ من معاهدة تريانون الخاصة بالصلح مع المجر . وفي المادة الثامنة من اتفاقية الجلاء المعقودة بين مصر الثورة وبريطانيا في ١٩ أكتوبر ١٩٥٤. (٥٤)

قناة السويس من ١٨٨٨ حتى ١٩٥٦ :

وفي أثناء الحرب العالمية الأولى (١٩١٤-١٩١٨) لم يحترم المحاربون حياد القناة، فالألمان والأتراك هاجموا براً من الشرق في فبراير ١٩١٥ قناة السويس، والسلطات البريطانية أقفلتها في وجه سفن الأعداء بحكم احتلالها وقتئذ للبلاد . وفيما بين عامي ١٩١٩ و ١٩٢٣ عادت الحياة إلى اتفاقية ١٨٨٨ وقد سجل ذلك في معاهدات الصلح السابق ذكرها .

ونجد في تصريح فبراير ١٩٢٢ من جانب الحكومة البريطانية الخاص بإنهاء الحماية على مصر والاعتراف بها دولة مستقلة ذات سيادة، ولكن جاء فيه أنه إلى " أن يحين الوقت الذي يتسنى فيه إبرام اتفاقات بين حكومة جلالة الملك وبين الحكومة المصرية تحتفظ حكومة جلالة الملك بصورة مطلقة بتولي هذه الأمور. " وسميت هذه الأمور بالتحفظات الأربعة وأولها تأمين مواصلات الإمبراطورية البريطانية في مصر وبذلك احتفظت الحكومة لنفسها بحق التصرف في نظام المرور في قناة السويس. (٥٥)



وفي ٢٦ أغسطس ١٩٣٦ تم إبرام معاهدة تحالف بين مصر وبريطانيا جاء فيه : ".....يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والإمبراطور بأن يضع في الأراضي المصرية بجوار القناةقوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة". (٥٦)

وفي ١٦ ابريل ١٩٣٨ صدر تصريح إنجليزي-إيطالي على أثر انتهاء الغزو الإيطالي للحبشة جاء في الملحق الثامن له أن الحكومتين تؤكدان مرة أخرى رغبتهما في احترام نصوص اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨.

ولما وقعت الحرب العالمية الثانية، لم يغفل المحور بطبيعة الحال، عن أهمية قناة السويس وخطورتها، فوجه إليها عدة هجمات جوية وسدد لها ضربات بسبب سيطرة البريطانيين وحلفائهم على القناة ومداخلها سيطرة تامة، كانت كقيلة بعزل قوات إيطاليا في الحبشة . علاوة على الإساءة إلى مركز المحور في الصحراء الغربية . وقد اشتدت هذه للهجمات الجوية على القناة بشكل خاص في الفترة من يناير ١٩٤١ إلى يوليو ١٩٤٢ وقد أصيبت القناة بالألغام التي بثتها الغواصات الألمانية فيها مما يترتب عليه تدهور حركة المرور في القناة إلى حد كبير، واضطرت بريطانيا لاستعمال طريق الكاب .

ولقد كان من الواضح تماماً تحكم بريطانيا في قناة السويس في أثناء الحرب وتصرفت فيها هي وحلفاؤها تصرف المالك فيما يمتلك . وكانت لها مواقف شاذة مع الدول المحايدة . ولقد نفذت أحكام القانون الدولي العام ومبدأ حرية الملاحة الذي نصت عليه معاهدة القسطنطينية ١٨٨٨، لوجب ترك القناة مفتوحة لسفن الطرفين المتحاربين التجارية والحربية على السواء. ولكن بريطانيا عطلت أحكام تلك المعاهدة متذرة بأن القيود التي فرضت على الملاحة تستند إلى سيادة مصر على قناة



السويس وأن لها حق الدفاع الشرعي وباعتبارها حليفة بريطانيا بمقتضى معاهدة ١٩٣٦ فقد اضطرت إلى معاونة الجيش المصري بقواتها على فرض تلك القيود.^(٥٧)

وفى ١٩ أكتوبر ١٩٥٤ تم الاتفاق بين مصر وإنجلترا على جلاء القوات البريطانية من مصر . وقد حددت المادة الثامنة من هذا الاتفاق وضع القناة بالنسبة للطرفين إذ جاء فيها :

" تقرر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية التى هي جزء لا يتجزأ من مصر طريق مائي له أهميته الدولية من النواحي الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية وتعربان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة الموقع عليها فى القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨.^(٥٨)

تأميم شركة قناة السويس ٢٦ يوليو ١٩٥٦ وتداعياته على مركز القناة :
عند تأميم قناة السويس كانت أحكام اتفاقية القسطنطينية هي المحور الذي دار حوله الجدل الفقهي فى حق مصر فى تأميم شركة قناة السويس وفى قدرة مصر على ضمان حرية المرور فى القناة.

فنجذ انطونى ايدن - رئيس الحكومة البريطانية - يؤكد فى ٨ أغسطس ١٩٥٦ أن قناة السويس باعتبارها ممراً دولياً يجب أن لا تستغله دولة واحدة ولكن يجب أن يكون استغلاله لمصلحة الدول كافة ، ولا يمكن ضمان ذلك إلا عن طريق مؤسسة دولية، وذلك يعنى بطبيعة الحال " تدويل قناة السويس " .

وطالب بدعوة مؤتمر يمثل " هيئة المنتفعين من القناة " وهى الدول التى وقعت على معاهدة القسطنطينية ١٨٨٨ أو التى حلت محلها فى الحقوق والالتزامات المقررة لها فى تلك المؤسسة الدولية . أعد الميراث الدولى ، ودول أخرى تدعى باعتبارها من مستخدمي القناة . وقد



اجتمعت الدول المدعوة إلى " مؤتمر لندن " فيما بين ١٦ و ٢٣ أغسطس ١٩٥٦ وقامت بدراسة مشروعين أحدهما تقدم به جون فوستر دالاس (وزير خارجية الولايات المتحدة) والثاني تقدم به كريشنا مينون (مندوب الهند).

وكان المشروع الأمريكي يتضمن اقتراح إقامة " مؤسسة دولية تقوم على نمط الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لتشرف على إدارة القناة " .

أما المشروع الهندي فيرمى إلى إقامة " مؤسسة مصرية تشرف على القناة. " بمساعدة هيئة استشارية مكونة من مستعملي قناة السويس، وكلاهما يعمل تحت إشراف الأمم المتحدة. (٥٩)

وردت مصر على تلك المشاريع بأن خير ضمان لحرية الملاحة في قناة السويس هو إجراء دولي ملزم يأتي إما في صورة إعادة تأكيد، وإما في صورة تجديد لاتفاقية سنة ١٨٨٨، وكلا هذين الحلين مقبول لدى الحكومة المصرية. ولخصت المذكرة سياسة مصر إزاء القناة فيما يلي :

أ - حرية المرور في قناة السويس، وضمان استخدامها بدون تمييز .

ب - تحسين قناة السويس لمواجهة مطالب الملاحة في المستقبل .

ج - فرض رسوم عادلة .

د - إدارة القناة على نحو يقوم على كفاية فنية . (٦٠)

وفي ٣٠ أكتوبر ١٩٥٦ حدث العدوان الثلاثي على مصر وأغلقت القناة إلى أن أعيد افتتاحها في ٢٩ مارس ١٩٥٧ .

وفي ٢٤ إبريل ١٩٥٧ :

قدم وزير خارجية مصر مذكرة إلى الأمين العام للأمم المتحدة ضمنيتها الحكومة المصرية شكرها للجهود التي بذلتها دول العالم لإعادة



فتح قناة السويس ، كما تضمنتها بياناً مفصلاً عن موضوع الملاحة في القناة ، وطلبت إيداع هذا البيان وتسجيله لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة ، واعتبار ما يتضمنه من التزامات بمثابة وثيقة دولية ملزمة للحكومة المصرية .

وأهم نقاط هذا البيان :

- ١- تأكيد احترام اتفاقية سنة ١٨٨٨ والعزم على تنفيذ نصوصها .
- ٢- تأكيد احترام مبادئ ميثاق الأمم المتحدة وأهدافه .
- ٣- تأكيد حرية الملاحة المستمرة في القناة.
- ٤- أن يظل دفع رسوم المرور طبقاً للاتفاقية المبرمة في ٢٨ إبريل سنة ١٩٣٦ بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس .
- ٥- تتعهد هيئة قناة السويس بالمساواة بين جميع من يستخدمون القناة في الحقوق والامتيازات.
- ٦- المنازعات الناشئة حول تفسير أو تطبيق نصوص اتفاقية سنة ١٨٨٨ تعرض على محكمة العدل الدولية.
- ٧- تعرض مسألة التعويضات والمطالب بتأميم شركة قناة السويس للتحكيم وفقاً للقوانين الدولية القائمة ما لم تتفق الأطراف المعنية بالأمر على حلها .^(٦١)

إسرائيل والمرور في قناة السويس:

منذ الحرب الفلسطينية الأولى سنة ١٩٤٨ وقبول إسرائيل عضواً في الأمم المتحدة (١٢ مايو ١٩٤٩) عقدت إسرائيل أربع اتفاقيات لهدنة دائمة مع كل من مصر والأردن ولبنان وسوريا بإشراف منظمة الأمم المتحدة .



ولم تنه اتفاقيات الهدنة الدائمة " حالة الحرب " بين العرب وإسرائيل فقد استمرت الاشتباكات من وقت لآخر بين الجانبين على طول خطوط الهدنة وتكررت أعمال العدوان من جانب القوات الإسرائيلية على جميع الدول العربية المتاخمة ، كالعدوان على غزة (١٥ ابريل ١٩٥٤) وعلى الكونتلا (٢٧ اكتوبر ١٩٥٥) وعلى الصبحه (٢ نوفمبر ١٩٥٥) . ثم التهمت الجبهة المصرية - الإسرائيلية من جديد بغزو إسرائيل (٢٩ اكتوبر ١٩٥٦) لشبة جزيرة سيناء وتوغلها في اتجاه قناة السويس .

واستناداً لهذا الواقع مارست مصر منذ ذلك التاريخ في إقليمها البرى ومياهها الإقليمية وموانئها شاملة مواني القناة ، الحقوق المقررة فى القانون الدولي للدول المحاربة إزاء العدو الإسرائيلي .

ومن بين هذه الحقوق المعترف بها للمحاربين حق " الاغتنام " أي حق ضبط سفن العدو وبضاعته المنقولة بحراً على ظهر سفنه أو على السفن الموضوعه تحت إشرافه وهيمنته . (٦٢)

وكان لابد لمصر فى ممارستها لحق الاغتنام من توقيف السفن التى تدخل المياه الإقليمية المصرية ، أو الموانئ المصرية بما فى ذلك بورسعيد والسويس على مدخلي القناة ، للتأكد من أن شحناتها لا تحتوى على أموال للعدو الإسرائيلي ، أو على مهربات حربية مرسله إليه ، وقد أثارت هذه التدابير الدول البحرية جميعها كبيرها وصغيرها ، فأخذت تنكر على الحكومة المصرية حق اتخاذها هذه الإجراءات بزعم انه لاوجود " لحالة الحرب " بين الدول العربية وإسرائيل لاسيما بعد التوقيع على الهدنة الدائمة بإشراف الأمم المتحدة فى عام ١٩٤٩ . (٦٣)

كما زعمت أن فى توقيف السفن فى مينائي بورسعيد والسويس لتفتيشها ، وإخضاع شحناتها لإجراءات الاغتنام إخلالاً خطيراً بأحكام معاهدة القسطنطينية الموقعة فى ٢٩ اكتوبر ١٨٨٨ . (٦٤)



ولقد ردت الحكومة المصرية بحزم على هذه الادعاءات ،
وشرحت بمذكرة ضافية وجية نظرها ، وقد أعدت أصلاً لتقديمها إلى
مجلس الأمن عند طرح هذا الأمر عليه للمرة الأولى في عام ١٩٥١. (٦٥)

هذا ويقوم حق الحكومة المصرية على سنيين هما :

أ- ممارسة حقوق المحاربين والحرب البحرية عموماً .

ب- أحكام المادتين ٩، ١٠ من اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ التي
تخول للحكومة المصرية ، اتخاذ تدابير خاصة للدفاع عن مصر
ونظامها العام ، ولحماية القناة نفسها ، شريطة ألا يترتب على
هذه التدابير تعطيل الملاحة في القناة. (٦٦)

وعلى أية حال لم تستطع إسرائيل المرور في قناة السويس إلا بعد
توقيع اتفاقية السلام مع مصر في عام ١٩٧٩.



هوامش البحث

- (١) Hallberg , The Suez Canal , N.Y.1931.P.278
- (٢) د. بطرس بطرس غالى ويوسف شلالة ، قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ - ١٩٥٧) الاسكندرية . مطابع البصير . ص ٦ .
وراجع ايضا : د. عبد العزيز الشناوى ، قناة السويس والتيارات السياسية التى احاطت بانشائها . ج ١ ص ١٩١ .
- (٣) المرجع السابق .
- (٤) أمضى معاهدة باريس فى ٣٠ مارس ١٨٥٦ ولكن استمرت اجتماعات المؤتمر حتى ٢٦ ابريل بعد ان تحول الى اجتماع اوروبى .
- (٥) De Lesseps , Lettres Journal et Documents . T.L P.353. , cf.Max Bahon , Le livre usage du Canal de Suez et sa neutralite.1936
- (٦) Hallberg , op.cit.P.P.149 , 279 cf. El.Hefnaoui , M, Les Problems contemporain Pose Par le Canal De Suez P.148.
- (٧) منظمة تكونت عند نهاية معرض باريس الدولى العاشر ١٨٦٧م وقد اشتركت فيه مصر بناء على وعده الامبراطور نابليون وحضره الخديوى اسماعيل شخصيا (١٦ يونية ١٨٦٧) راجع :
Douin , G. , Histoire de regine du Khedive Ismail . tom .2 , (1867 - 1873) Rome . 1943 P.P 1-26. , cf. Sammarco , A. tom.2 PP.166 - 167
- (٨) عن أعضاء المؤتمر، راجع للباحث : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٨٢-١٩٦٩) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٩ هامش ص ٤٣ (١) .
- (٩) Kinross , PP.248-249 .cf. Douin , G . Tom.2 . op.cit . PP.498-500
- (١٠) راجع للباحث ، الصراع الدولى مرجع سبق ذكره حول هذا الموضوع ص ١٤٩ - ١٥١ .
- (١١) Marlowe , Anglo Egyptian Relations P.79 , cf.Hallberg , op.cit P.281
- (١٢) Association of Chambers of Commerce
- (١٣) العضو البريطانى فى مجلس ادارة شركة قناة السويس



Bulletin decadaire., Nos:194,125 (١٤)

(١٥) وزير خارجية بريطانيا

Bulletin decadaire ., op.cit .PP.1-2 (١٦)

Hallberg , op.cit.PP.281-282 (١٧)

وراجع ايضا : عبد الرحمن نكي ، أهم برقيات النجيدات العسكرية المصرية
لمعاونة الدولة العثمانية ابان الحرب الروسية - التركية (١٨٧٧ - ١٨٧٨)
بمجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية - المجلد الثالث - العدد الاول
مايو ١٩٥٠ . ص ص ١٠٣ - ١٨٣ .

(١٨) د. احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية . ص ٤٥ .

Dr.El-Hefnaoui , op.cit.P.151.,cf. Dr. Ahmed Moussa , Essai sur le Canal (١٩)
de Seuz Paris . 1935. P107

El- Hefnaoui ., op.cit.P.15 (٢٠)

Derby to Lyons . 16 .5.1877.Parl.Papers. Egypt . 1(1877) inclosure in (٢١)
no.1

Ibid (٢٢)

(٢٣) د. عبد الله رشوان ، المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها . القاهرة ١٩٥٠ .

مطبعة حجازي . ص ص ٣١ - ٣٢ .

(٢٤) ولقد أورد لورد كرومر فصلاً كاملاً عن حياد مصر وقناة السويس في كتابه :

مصر الحديثة . ج ٢ ص ص ٣٨٢ - ٣٨٧

The Earl of Cromer , Modern Egypt . Vol.2 London 1908 .PP. 382-3

(٢٥) بين جزيرتي سومطرة وجاوا .

Voisin , Bey , Le Canal de Suez . tom.2 Paris1902 . PP.191-192 (٢٦)

Ibid (٢٧)

(٢٨) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع : راجع د. السيد حسين جلال ،

الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ، مرجع سبق ذكره ص ص ٤١٧

- ٥٣٣ .

D'Aunay (سفير فرنسا بلندن) à Freycinet , London . 20.7.1882 , D.D.F.T. (٢٩)



- (٣٠) د. احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٧٠.
- (٣١) Granville to J.Walsham , 21.7.1882.Parl. Pap. Egypt 17(1882)no.370
- (٣٢) Freycinet aux Ambassadeurs de France ; Paris. 27.7.1882 . D.D.F.T.4. nos : 482 , 484 .
- (٣٣) Granville to Walsham , 28.7.1882 . Parl . Pap.Egypt 17(1882) no 433
- (٣٤) Duffrin to Granville ., 2.8.1882 ,Parl . Pap. Egypt 17(1882)no.544
- (٣٥) Voisin Bey , op.cit.T.3 P.190 . Footnote .
- (٣٦) Roux , Charles , J.L , L'Ithme et le Canal de Suez . Paris 1901. T.2 . P.81.
- (٣٧) Bulletin Decadaire , no .390 , 22.10.1882
- (٣٨) لمزيد من التفاصيل حول هذه المشكلة راجع : د. السيد حسين جلال ، قناة السويس والتنافس الاستعماري الاوربي (١٨٨٢ - ١٩٠٤) . سلسلة تاريخ المصريين. الهيئة المصرية العامة لكتاب . القاهرة ١٩٩٥ . العدد رقم ٨٠ (الفصل الاول) .
- (٣٩) شملت اللجنة الدول الآتية : إنجلترا وفرنسا والمانيا والنمسا والمجر وايطاليا وروسيا وتركيا . وعارضت تركيا اشتراك مصر في اللجنة لأنه يتعارض مع حقوق السيادة للسلطان العثماني على مصر ، راجع :
- Granville to Lyons , F.O.243 . 7.3.1883 . 19(Egypt)1885 . no . 10 , 11
- (٤٠) Plunkat to Granville , 19.9.1882 ; Parl . Pap.(1883) no . 7
- (٤١) د. عبد العزيز الشناوي ، تكتل الدول الأوربية لتدويل القناة نكابة في بريطانيا . مجلة كلية الاداب - جامعة القاهرة . ج١ المجلد ٢٢ (مايو ١٩٦١) . ص ٦٥ .
- (٤٢) د. السيد حسين جلال ، قناة السويس والتنافس الاستعماري الاوربي ، مرجع سبق ذكره ص ص ٤٣٣ - ٤٣٤ .
- (٤٣) Farnie . East and West of Suez . Suez Canal in History (1854-1956) Oxford.1969. P.329.
- (٤٤) د.بطرس بطرس غالي ، قناة السويس ومشكلاتها . مرجع سبق ذكره ص ١٢ . وقد وقعت هذه الاتفاقية : بريطانيا العظمى ، النمسا والمجر ، اسبانيا ، فرنسا ،



إيطاليا ، هولندا ، روسيا ، وتركيا . وعقدت تركيا نيابة عن مصر هذه الاتفاقية مع الدول الأوروبية ، إذ أن مصر كانت تابعة للدولة العثمانية في ذلك الوقت . وقد استقلت مصر عن الدولة العثمانية في سنة ١٩١٤ ، وحلت محل تركيا في الحقوق والالتزامات المقررة في تلك الاتفاقية . وذلك طبقا لقواعد التوارث الدولي في القانون الدولي . راجع هامش ص ١٢ من المرجع السابق .

(٤٥) Farnie , op.cit. P.337

(٤٦) Ibid , P. 338.; cf. Marder , A.J.. British Naval Policy ,(1880 – 1905) U.S.A (٤٦) 1940 . P 572

(٤٧) راجع تفاصيل نقد وتحليل احكام معاهدة ١٨٨٨ في كتاب : د.عبد الله رشوان ، مرجع سبق ذكره ص ١٥٧ .

(٤٨) Farnie op.cit.P.338

(٤٩) Wheaton , H, Elements of International law. London 1889.P308

(٥٠) د.مصطفى الحفناوى ، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة . مكتبة النهضة المصرية . القاهرة ١٩٥٦ . الجزء الثالث (حرية الملاحة في القناة) ص ص ١٤١ - ١٤٢ .

(٥١) د.عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة ، مرجع سبق ذكره ج ٢ ص ٣٨ ، وانظر ايضا : د.عبد الله رشوان ، مرجع سابق ص ١٧٥ .

(٥٢) راجع نص الاتفاقية والبند السادس في الوثائق الفرنسية (D.D.F) المجموعة الثانية المجلد الرابع وثيقة رقم ٣٨٩٠ .

(٥٣) Ahmed Moussai , Essai sur le Canal de Suez . op.cit.P.110

(٥٤) د.بطرس بطرس غالى ، قناة السويس بين الشرعية الدولية والأطماع الاستعمارية . مجلة السياسة الدولية . العدد رقم ٤٠ (ابريل ١٩٧٥) ص ٥٢ .

(٥٥) د.بطرس بطرس غالى ، المرجع السابق ص ٩ .

(٥٦) المرجع السابق ص ١٠ .

(٥٧) د.إسماعيل صبرى مقلد ، مخططات القوة - الدولية لاحتواء قناة السويس ، مجلة السياسة الدولية العدد رقم ٤٠ (١٩٧٥) ص ص ٧٩ - ٨٠ .

(٥٨) د.بطرس بطرس غالى ، المرجع السابق ص ١١ .



- (٥٩) المرجع السابق ص ١٥ .
- (٦٠) المرجع السابق ص ١٧ .
- (٦١) المرجع السابق ص ص ٤٥ - ٤٦ .
- (٦٢) انظر حول هذا الموضوع مقال د. حامد سلطان في قضية الباخرة " انج توفت " في المجلة المصرية للقانون الدولي . المجلد السادس عشر سنة ١٩٦٠ (ص ص ٣٧ - ٥٠) .
- (٦٣) انظر دحض هذه المزاعم في مقال الاستاذ باكسر الامريكي في المجلة المصرية للقانون الدولي المجلد ١٦ عام ١٩٦٠ ص ص ١ - ١٤ في القسم الاقرنجي للمجلة .
- (٦٤) راجع تحليل هذه الاتفاقية في كتاب : د. عبد الله رشوان ، المركز الدولي لقناة السويس ص ١٠٦ وما بعدها .
- (٦٥) راجع نص هذه المذكرة في المجلة المصرية للقانون الدولي - المجلد ٧ سنة ١٩٥١ . القسم الاقرنجي ص ص ٢٢٥ - ٢٦٠ .
- (٦٦) د. وحيد رأفت ، اسرائيل وحرية الملاحة في قناة السويس . مجلة السياسة الدولية لعدد رقم ٤٠ (١٩٧٥) ص ص ٤٦ - ٤٧ .



الدراسة الثانية

الممر المائي التجاري العالمي

"قناة السويس تحديات المنافسة والطرق البديلة"*

• مجلة اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة . حصاد(٨) عن ندوة: " طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر العصور التاريخية . (عام ٢٠٠٠ م) . ص ص ٧٨٩ — ٨٤٢ .

الممر المائي التجارى العالمى : قناة السويس تحديات المنافسة والطرق البديلة

المقدمة :

تعرضت منطقة الشرق الأوسط - الغنية بمواردها الطبيعية علاوة على موقعها الممتاز وسط القارات - للنهب الاستعماري المنظم لإخضاع الممرات الملاحية والمضايق والمواقع الاستراتيجية فيها لنفوذه وسيطرتها عبر التاريخ.

وكانت قناة السويس - طريق التجارة العالمى بين الشرق والغرب - أول ما تعرض لخطر المنافسة والتهديد بالطرق البديلة منذ افتتاحها للملاحة العالمية سنة ١٨٦٩ وحتى يومنا هذا.

وتوضح هذه الورقة البحثية الأبعاد الحقيقية لتلك الأخطار التى أحاطت بهذا الممر المائى العربى الذى أعطى لمنطقة الشرق الأوسط بعداً استراتيجياً جديداً منذ السبعينيات من القرن التاسع عشر ، مما حفز القوى الاستعمارية لوضع يدها على القناة ثلاثة أرباع القرن. وبعد ذلك حاول الاستعمار إيجاد طرق بديلة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب ليهدد احتكار قناة السويس للنشاط التجارى العالمى مستخدماً فى ذلك كافة الأساليب العلنية والوسائط

التكنولوجية الحديثة لشق طرق جديدة : برية وبحرية وسكك حديدية وخطوط أنابيب لنقل البضائع خارج قناة السويس .

وهكذا نجد التاريخ والجغرافيا والاقتصاد والسياسة والتكنولوجيا الحديثة، تعمل كلها من أجل تحقيق هذا الهدف .

* * *

ويتناول هذا البحث أربعة طرق للتجارة العالمية تهدد طريق قناة السويس :

الأول : الطرق البحرية .

الثاني : السكك الحديدية .

الثالث : الطرق البرية .

الرابع : خطوط أنابيب نقل البترول .

أولاً : الممرات الملاحية

١- مشروع قناة عذبة من الإسكندرية إلى السويس (١٨٧٣) :

هذا المشروع اقترحه الخديو إسماعيل بتمويل من شركة إنجليزية تعمل بنظام التأجير . وقد انبثق هذا المشروع وتطور تدريجياً من اقتراح خاص بتوسيع القنوات والترع للرى، لكى تكون مزدوجة الغرض ، للرى وللملاحة للسفن البحرية، وخاصة تلك السرعة التى تربط الإسكندرية بالفرع الغربى للنيل (المحمودية) ومنها السويس .

وفى حالة تنفيذ هذا المشروع فأن هذه الترع الملاحية تشهد أراضي خصبة ومأهولة بالسكان بدلاً من مرورها بالصحراء . وتحقق هذه القناة عندئذ عائداً كبيراً- فى نظر الخديو إسماعيل- من تعريفه المرور المخفضة ، بالإضافة إلى قلة نفقاتها .

وقد احتج دى لسبس بحقه فى احتكار الطريق البحرى. فيما بين البحرين ، وأن المشروع المذكور يعد خرقاً للفرمان وحق الامتياز الممنوح له. ولكن الدبلوماسيين البريطانيين ومنهم سير هنرى اليوت (سفير إنجلترا بالأستانة فى ذلك الوقت) رأى أن فرمان الامتياز لا يتضمن نصاً يحظر (Debaring) على الحكومة المصرية السماح لأطراف أخرى تنفيذ عمل مشابه ، وأن هذه المسألة يمكن أن يحسمها القضاء .

ولم تختف هذه الضجة إلا بعد أن سوى الخلاف الخاص برسوم المرور في قناة السويس بين شركة القناة والدول البحرية، في المؤتمر الدولي المنعقد بالقسطنطينية عام ١٨٧٣ . وكذلك حصول إنجلترا على حصة مصر من أسهم قناة السويس من الخديو إسماعيل عام ١٨٧٥ .

ب- مشروع شق قناة ملاحية ثانية (١٨٨٣) بمعرفة الإنجليز:

وفي أعقاب الاحتلال الإثنيزي لمصر ازدادت الحماسة لدى قطاعات كبيرة من الرأي العام البريطاني وأصحاب المصالح الحيوية في قناة السويس مثل: ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية- واتحاد الغرف التجارية للمملكة المتحدة وغرفة الملاحة البريطانية وريابنة السفن. وشاركت الصحافة البريطانية في هذه الحملة، التي نادى بانشاء قناة ملاحية ثانية في مصر تستطيع استقبال السفن الضخمة، لأن القناة الحالية غير مواكبة للتطور في أحجام السفن وازدياد الحركة في القناة .

وازدادت الضغوط من جانب الجهات السالف ذكرها، على وزارة الخارجية البريطانية ، فقد تلقى جرانفيل (وزير خارجية بريطانيا) خطابات من ملاك السفن ببريطانيا^(١) يحثونه فيها على الإسراع بانشاء قناة ملاحية ثانية في مصر، بسبب معاناة ملاك السفن البريطانية كثيراً من الرسوم الباهظة التي تفرضها شركة قناة السويس، علاوة على التأخير الناتج عن إجراءات الحجر الصحي. وطالب ملاك السفن عند إنشاء هذه القناة الثانية أن تكون السيادة عليها للحكومة إنجلترا ، لضمان سيطرتها على الإدارة الجديدة. كذلك أرسل لورد نابير (Lord Na-peir) وهو أحد الأعضاء البارزين في مجلس العموم البريطاني برسالة لجرانفيل- نيابة عن مجموعة كبيرة من ملاك السفن ببريطانيا - يخبره فيها أن اتجاهها كبيراً يؤيد فكرة شق قناة جديدة عبر برزخ السويس^(٢).

كذلك تقدم السيدان ليخنبرج وستيفونس E. C. Stephons بليفربول (في مارس ١٨٨٣) نيابة عن ملاك السفن بأول تصميم للقناة الجديدة المقترحة عبر برزخ السويس ، والتي تسيير موازية للقناة الحالية، طالبين مساندة الحكومة البريطانية، لأنها خير دعم للمصالح التجارية البريطانية وكذلك السياسة القومية بكل معانيها^(٣). خاصة وأن نسبة حمولات السفن البريطانية العابرة للقناة تتراوح من ٨٠٪ إلى ٨٣٪ من إجمالي السفن العابرة للقناة في هذه الفترة.

إزاء هذه الاحتياجات شهدت أروقة البرلمان البريطاني مناقشات عاصفة في صيف عام

١٨٨٣ حول مسألة شق قناة ثانية للقناة الحالية ، بحيث تكون واحدة للذهاب وأخرى للعودة. وقدرت تكاليف شق القناة الثانية ثمانية ملايين جنيه استرليني. وقد تكلم جلادستون بأسهاب في جلسة مجلس العموم البريطاني (٣٠ يوليو ١٨٨٣) فدافع عن حق دي لسبس المطلق في احتكار الطريق البحري الذي يربط البحرين ، والذي يستبعد أي شركة أخرى في احتكار هذا الطريق . وأوضح أنه إذا كانت هناك إمكانية شق قناة ملاحية عبر فلسطين ، فإن دي لسبس سيرحب بها طالما أنها بعيدة عن برزخ السويس. وبرهن على ذلك بأن دي لسبس احتج في عام ١٨٧٢ عندما أثير موضوع شق قناة ثانية - - والذي قدم للخديوى - من الإسكندرية إلى السويس، بأنه يعتبر في نظره انتهاكا للاحتكار الممنوح له ^(٤).

وقدم العضو Giles (نائب سوث هامبتون South Hampton) في جلسة مجلس العموم البريطاني بتاريخ ٣٠ يوليو مذكرة عملية، تحدث فيها باعتباره مهندساً ، موضحاً أن قناة واحدة يبلغ عرضها ضعف القناة الحالية أجدى من وجود قناتين ضيقتين، وأن القناة الحالية يمكن توسيعها وتعميقها بنصف تكاليف إنشاء القناة الجديدة ^(٥).

ولكن وزير الخزانة أوضح إجماع الأوساط التجارية على فكرة إنشاء قناة ثانية .

واستغل دي لسبس هذا الموقف وطلب مد الامتياز الخاص بشركة قناة السويس، فضلاً عن مساعدة مالية من أجل تعهده بتنفيذ هذا الالتزام .

وعلى أية حال فإن الوثائق البريطانية غير المنشورة والمحفوظة في دار الوثائق بلندن (P.R.O) تعطينا التفسير الواضح لسياسة حكومة حزب الأحرار في هذه المسألة . وخاصة ذلك التقرير السرى المقدم لرئاسة مجلس الوزراء البريطانى ضمن التقارير المرفوعة من اللجنة المعنية لدراسة مستقبل إدارة الحكم فى مصر، فى ضوء تقرير عن قناة السويس تناول مسألة ترسيع القناة وإنشاء قناة ثانية ، وقد أوصى هذا التقرير بالآتى :

١- أهمية توسيع القناة نظراً لازدياد حركة الملاحة الضخمة والمضطردة بها علاوة على ازدياد حمولة السفن وأبعادها وخاصة طولها ، وذلك بالنسبة للسفن التى تبنى فى ذلك الوقت لتعمل فى التجارة مع الشرق.

٢- أهمية تنفيذ توصيات «اللجنة الملكية للدفاع البحرى» التى نصت على إتمام لتحصينات بعدن، لكى تصبح محطة آمنة للتزود بالفحم .

٣- الرغبة فى الحصول على نصيب أكبر - لإنجلترا - لنفوذها وتمثيلها فى مجلس إدارة شركة قناة السويس.

٤- هذا وإن كان هناك تشجيع لشق قناة ثانية فسيكون باعثاً قوياً للشركة لترضع للمطالب المعقولة لحكومة جلالة الملكة :

“If encouragement Should be given to the Construction of another canal, it will operate as a powerful incentive to the company to yield to the reason - able demands of Her Majesty’s Government”.^(٦)

تلك هى اللحظة التى سارت عليها الحكومة فى مسألة شق قناة ثانية وعالجتها بمهارة وحكمة حققت أندافها لمصلحة السياسة العليا والقومية البريطانية .

موقف فرنسا من مشكلة شق قناة ملاحية ثانية :

أثارت مشكلة شق قناة ثانية الرأى العام الفرنسى ، فهاجمها رجال السياسة والصحافة والكتاب الفرنسيين، واتسمت هذه الفترة بصراع دبلوماسى وإعلامى كبيرين. فقد نشرت صحيفة الايكونوميست الفرنسية مقالاً انتقدت فيه مشروع القناة الجديدة، وعبرت عن دهشة الرأى العام فى فرنسا لهذا المشروع الذى أثارته الصحافة البريطانية وأوضحت أن فرنسا لا تضرر عداوة لإنجلترا^(٧).

دى لسبس يهاجم مشروع قناة ملاحية ثانية :

تصدى دى لسبس للحملات الصحفية البريطانية، التى تنادى بشق قناة ملاحية ثانية تحت إشراف إنجلترا ، وبالأخص صحيفة التيمز اللندنية التى هاجمت احتكاره لطريق قناة السويس ولكنه دافع عن حق الشركة فى الامتياز الممنوح لها فى المنطقة ما بين خليج البلوزيوم وبرزخ السويس. وذكر أنه يمكن للإنجليز اختيار مكان آخر بدلاً من برزخ السويس لأن عقد الامتياز ينص على أن الشركة العالمية تمتلك «الحق المطلق» خلال ٩٩ عاماً فى إنشاء طريق ملاحى بين الخليج البلوزى وخليج السويس^(٨).

وكان أن سافر دى لسبس إلى لندن آخر الأمر فى أواخر نوفمبر ١٨٨٣ حيث تمت عدة لقاءات ومناقشات بينه وبين ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية، وتم توقيع اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ . وجاء فى البند الأول فى هذه الاتفاقية نص يعالج موضوع شق القناة الثانية :

«البند الأول- تتعهد الشركة بتوسيع القناة الحالية أو بإنشاء قناة أخرى، وذلك حسبما تراه لجنة تؤلف لهذا الغرض وتشكل من مهندسين وفنيين وأصحاب شركات ملاحية بريطانية- وبشرط ألا يقل عدد الأعضاء الإنجليز عن النصف - وذلك حتى لا تعطل الملاحة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر وبالعكس ، وحتى تتمكن التجارة الدولية من التوسع»^(٩).

وبعد الدراسة وجد أنه من الأفضل إجراء تحسينات للقناة الحالية بدلاً من إنشاء قناة جديدة موازية.

ج- مشروع قناة ملاحية إنجليزية يقترحها روس ١٨٩٦ :

وهو مشروع استعماري استيطاني بريطاني يستهدف إنشاء قناة ملاحية منافسة لقناة السويس، اقترحها مهندس إنجليزي يدعى هنري روس Henry. J. Rouse ، فقد نشر كتاباً بعنوان : « قصة قناة السويس أخرى » في عام ١٨٩٦ ، يبغي من ورائه إثارة الرأي العام البريطاني من أجل شق قناة بريطانية في مصر تكون الطريق الرئيسي لمواصلات إنجلترا مع الهند، وتقلل في نفس الوقت الاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح وطريق الخط الحديدي عبر كندا عن طريق فانكوفر^(١٠) .

وكانت فكرة القناة الملاحية التي اقترحها روس تبدأ من خليج أبي قير، وتمتد في خط قرب رشيد حيث تعبر النهر هناك متجهة شرقاً إلى فرع دمياط (بالقرب من دمياط) حيث يتم العبور الثاني لمجرى نهر النيل. ثم تتجه القناة في اتجاه الجنوب في خط مستقيم وتسير القناة حتى جبل عتاقة على خليج السويس ، وهي منطقة بعيدة جداً عن منطقة الامتياز الفرنسي- عند اختراقها البحر- ومدخل هذه القناة يكون عند خليج أبي قير في المنطقة التي تحميها جزيرة نلسون . ورغم الصعاب التي تعترض مدخل هذه القناة، إلا أن روس يرى أن التقدم العلمي ووجود (الديناميت) سيكون له تأثيره في هذا المجال، بحيث يصبح مدخل ميناء أبي قير مرفأً أكثر أمناً في ذلك الجانب من البحر المتوسط، حيث تجد السفن في كافة الأجواء المكان الآمن^(١١).

وشرح روس طريقة تنفيذ قناته من الناحية الهندسية، وخاصة فيما يتصل بمسألة عبور مياه البحر لمياه نهر النيل في كل أيام السنة، وبالنسبة لكل أنواع الغاطس المحتملة للسفن، وأن هذا العبور Crossing لن يكون مثل القناة التي اقترحها الخديوي اسماعيل، وليست نسخة من مشروع تالابو^(١٢)، ولكنها قناة صلبة Solid Trunk مدعمة ببناء يرتكز على أقواس

وجسور شبيهة بالطراز البطلمي ، بحيث يمر نهر النيل أسفل القناة المالحة. ويدافع روس عن وجهة نظره بخصوص الاتفاق المشيدة أسفل القناة متحدثا عن التقدم العلمى والفكرى والهندسى ويتساءل «ألسنا فى عصر التطور الهندسى العظيم...؟ فالمهندسون الإنجليز ينادون بإنشاء نفق عبر بحر المانش وخط حديدى يمر عبر هذا النفق» (١٣).

وقدر عمق القناة بين ٢٨ و ٣٠ قدماً وتصمم هذه القناة الجديدة لتواكب التطورات المستمرة فى بناء السفن. ثم يعدد روس عيوب قناة دى لسبس بأن العواصف الرملية التى تهب عليها تحجب الرؤية وتعطل الملاحة بها، فتلجأ السفن عندئذ للتوقف حتى تنتهى العاصفة الرملية، وهذا يعطل الملاحة فى قناة السويس .

وشطحت أحلام المهندس روس ، عندما تخيل أن القناة التى يقترحها سيلتف حولها السكان وتتأثر المدن على ضفافها وتزداد ثروتها ودخلها . والمدن التى ستقام على ضفافها ستكون ذات طابع عالمى فى آخر الأمر، وسكنها خايط من الجنسيات ، وسيكون شعار العمل فى هذه المدن المستعمرة «الأجر على قدر العمل» ويحكمها القانون والنظام وتخضع للسيادة العثمانية (١٤).

ويأمل روس فى تشجيع أية جنسية تريد الاستيطان على ضفاف قناته المقترحة لتعيش حياة ذات طابع دولى. ولكن الصبغة الغالبة- وهى الصبغة الإنجليزية- تكون هى الأساس وذات النفوذ السائدة . وطالب المهندس الإنجليزى حث الفلاح المصرى على الخدمة فى القناة البريطانية . كما أن المؤسسات المشيدة على ضفتى القناة ستأخذ الطابع الإنجليزى . وتنتج تلك المستعمرة كل أنواع الخضروات والمحاصيل الزراعية، التى تنقل من القاهرة إلى موانئ إنجلترا مباشرة . وتمر الخطوط الملاحية لربط إنجلترا بهذه القناة والمستعمرة المقامة حولها . هذا هلاوة على الوفود السياسية الإنجليزية التى تزور هذه المستعمرة وكذلك شواطئ البحر الأحمر، كذلك «قناتنا ومناطق نفوذنا» "Throughout our canal and Colonial sphere of Influence".

وسينصهر العنصر الإنجليزى مع المصرى فى هذا المجتمع عن طريق تبادل المصالح بينهما (١٥).

ويمكن لنا أن نطلق على هذا المشروع المقترح أنه نوع من الاستعمار الاستيطانى المكشوف دللتا مصر .

د - قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح :

لا شك في أن طريق قناة السويس يتفوق على طريق رأس الرجاء الصالح، لأن القناة تختصر المسافة بين الشرق والغرب. والجدول الموضح أدناه يوضح نسبة الزيادة في المسافات .

ولكن طريق رأس الرجاء الصالح يتفوق فقط على طريق قناة السويس في الغاطس حيث لا حدود لغاطس السفن في البحار المفتوحة حول رأس الرجاء الصالح بعكس قناة السويس فالغاطس محدد بعمق القناة .

الطريق	عبر قناة السويس (كم)	عبر طريق رأس الرجاء (كم)	نسبة الزيادة %
من رأس تنوره إلى روتردام	١٢٦٩٨	٢٢٣٣٨	٪٧٦
رأس تنوره إلى كوراكو	١٧٣٩٨	٢١٤٥٨	٪٢٣
رأس تنوره إلى هيوستون	١٩٥١٢	٢٥٠٠٤	٪٢٨
من طوكيو إلى روتردام	١١١٩٢	١٤٦٥٩	٪٣١
من سيدني إلى لندن	١١٥٢٩	١٢٩٦٢	٪١٢

هـ - قناة البحرين الإسرائيلية :

ترجع فكرة شق قناة تربط البحرين الأحمر والمتوسط عبر فلسطين إلى منتصف القرن التاسع عشر عندما أرسلت بريطانيا بعثة إلى فلسطين في عام ١٨٥٠ لدراسة إمكانية حفر قناة موازية لقناة السويس.

وقد اقترحت البعثة التي تولى رئاستها الربان وليام آلن^(١٦) شق قناة من خليج حيفا عبر مرج ابن عامر إلى بيسان في غور الأردن ، الذي يتم غمره بالمياه البحرية بما فيه البحر الميت واستكمال المشروع حتى خليج العقبة عبر وادي عربة . ولم يكتب لهذه الفكرة النجاح بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية عام ١٨٦٩ .

وبعد الاحتلال الإنجليزي لمصر، ونتيجة لموقف جلادستون المشجع لشركة قناة السويس، نجد قطاعات كبيرة معارضة في إنجلترا، شجعت إحياء الدراسة الخاصة بمشروع قناة «العقبة- البحر المتوسط» المزودة بأهوسة، وذلك بناء على اقتراح دوق مارلبورج -Duke of Marlbo- rough ودوق سودرلاند والأدميرال انجليفيلد Inglefield (مايو ١٨٨٣).

أو بدون أهوسة وفق اقتراح الريان موليثورث (أغسطس ١٨٨٣). وقدرت تكاليف إنشائها في ذلك الوقت بـ ٢٢٣ مليون جنيه استرليني وهي تكاليف تزيد ٣٢ مرة عن قناة السويس (١٧).

إلا أن البعض رآه مشروعاً خيالياً وفاشلاً من الناحية الهندسية، علاوة على معارضة الباب العالي عليه لأنه سيعتقد أن سوريا ستقطع من الإمبراطورية العثمانية، وحتى لو تحققت هذه الفكرة فإن سوريا في كل الاحتمالات ستضربها فرنسا وعندئذ ستجد بريطانيا أن خط مواصلاتها الجديد مع الهند داخل أراضي فرنسية (١٨).

تيودور هرتزل والقناة الإسرائيلية :

عندما تقابل مصطفى كامل (وهو يدعو للقضية المصرية) مع هرتزل، نجد هرتزل يدون في مذكراته الآتي عن مصطفى كامل:

«أشعر مع أني لم أخبره (أي مصطفى كامل) بأنه مما يفيد قضيتنا أن يضطر الإنجليز إلى مغادرة مصر، فإنهم سيضطرون آنذاك أن يبحثوا عن طريق آخر للهند، بدلاً من قناة السويس التي ستضيع منهم، أو على الأقل تصبح غير مأمونة، عندئذ تصبح فلسطين اليهودية الحديثة مناسبة لهم- الطريق من يافا إلى الخليج الفارسي» (١٩).

وقد زار هرتزل فلسطين عام ١٨٩٨، وكان متأثراً بشدة بقناة السويس وعبر عن ذلك بقوله: «ذلك الشريط الضيق من المياه والذي يمتد إلى مالانهاية، فهو عمل ضخم يضارع الاكروبوليس» (٢٠).

ولذلك بحث هرتزل إنشاء قناة أخرى بدلا من قناة السويس، بحيث تكون تلك القناة الجديدة تحت السيطرة والإدارة اليهودية (٢١). وتستفيد الحركة الصهيونية في حالة إجبار الإنجليز على مغادرة مصر، وتفقد حينئذ سيطرتها وسيادتها على قناة السويس. وفي هذه الحالة فإن الدولة اليهودية التي ستنشأ في فلسطين والتي ستمتد بها الخطوط الحديدية من يافا حتى الخليج الفارسي، ستحل محل قناة السويس كطريق لبريطانيا إلى الهند. وكهزمة

وصل بين آسيا وأوروبا وأفريقيا وتستقطب فيها خطوط البريد وحركة الركاب ، وتصبح قناة السويس مفتوحة فقط للسفن الجواله Tramp وسفن البضائع العامة^(٢٢).

المشاريع الصهيونية بعد قيام إسرائيل ١٩٤٨ :

بعد قيام الدولة اليهودية في فلسطين، بقيت مسألة شق قناة بحرية راکدة لمدة طويلة، إلى أن جاء قرار تأميم قناة السويس ١٩٥٦ ، فبدأ الحديث يدور بين الأوساط الاستعمارية والصهيونية المتضررة من قرار التأميم ، حول إمكانية شق قناة إسرائيلية تربط البحر المتوسط بخليج العقبة ، وتكون بمثابة قناة بديلة للقناة المصرية. على أن بواغث هذا الحديث الذي استند إلى فكرتي آلن (البريطاني) وهرتزل (الصهيوني) ما لبثت أن تلاشت عقب فشل العدوان الثلاثي على مصر، وقد زامن هذا التلاشي ظهور فكرة أخرى تمثلت في مشروع تحويل مياه الأردن إلى النقب^(٢٣).

وبعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ ، وازدياد أسعار النفط ، أخذت إسرائيل تفكر في مشاريع لتنويع مصادر الطاقة ، بهدف تخفيف عبء اعتمادها على النفط، واستقر رأيها على تنفيذ الفكرة الرامية إلى الحصول على الطاقة باستغلال فارق الارتفاع البالغ نحو ٤٠٠ متر بين البحر المتوسط والبحر الميت، عن طريق شق قناة بينهما وبذلك عادت الفكرة من جديد بينهما إلى السطح . وقد أخذت إسرائيل في دراسة عدد من المشاريع حول هذا الموضوع في النصف الثاني من السبعينيات^(٢٤).

وفي ٢٤ أغسطس ١٩٨٠ اتخذت الحكومة الإسرائيلية قرارا سياسيا بالإجماع يقضى بالعمل على تنفيذ قناة البحرين (المتوسط والميت)^(٢٥).

الخطوط الرئيسية للمشروع

١- خط السهول (أو الخط الشمالي) : حفر قناة في منطقة الخليج حيفا حتى سهل بيسان عبر مرج ابن عامر (مشروع غور) .

٢- خط شومرن (قضاء نابلس) : يقطع وسط البلد من منطقة قيسارية- جنوبي حيفا- حتى مستوطنة ارخمات على بعد ٧ كيلو متر شمالي غور الأردن .

٣- نقل مياه البحر الأحمر : إلى البحر الميت عن طريق وادي عربة.

وقد رأى بعض الإسرائيليين فوائد متوخاة من هذا المشروع ، ففي الإمكان إعداد قناة السهول لتكون قناة ملاحية للسفن المحيطية وإنشاء مرفأ لرسو السفن فى الطرف الشرقى بالقرب من بيسان يستخدمه الأردنيون للاتلاق إلى البحر المتوسط، ومن المتوقع أن يتطور مع الوقت إلى رأس جسر لدول الخليج العربى^(٢٦) لذلك يمكن تطوير قناة تمتد من خليج ايلات شمالا حتى داخل حدود وادى عربة، وعلى امتداد الضفة الشرقية للقناة يمكن تطوير ميناء العقبة الأردنى وميناء ايلات فى الضفة الغربية^(٢٧).

المشاكل والعقبات والمخاطر التى تقف أمام مشروع قناة البحرين :

١- التأثير على درجة ملوحة البحر الميت، حيث أن درجة ملوحة البحر الأحمر تعدل إلى ٨ / أى ثمن ملوحة البحر الميت والذي تعتمد عليه كل من الأردن وإسرائيل فى استخراج الأملاح المستخدمة فى كثير من الصناعات مثل صناعة الأسمدة.

٢- التأثير على النشاط الزلزالي فى المنطقة ، حيث أن هذه القناة سوف تربط البحرين الأحمر والميت، وسوف تمر فوق فائق شرق أفريقيا (Est. Africa valley) وهو نشط زلزاليا وأى تسرب للمياه قد يؤدى إلى تحريك الفائق وتنشيط الزلازل فى المنطقة.

٣- التأثير على المياه الجوفية فى الأردن . نتيجة تسرب المياه المالحة إلى باطن الأرض.

وعلى أية حال فإن هذا المشروع لا يمثل مشروع قناة ملاحية . أما فكرة مشروع قناة ملاحية لربط البحرين الأحمر بالمتوسط عن طريق البحر الميت لمنافسة قناة السويس، فتواجهها عدة حقائق :-

١- طول القناة الإسرائيلية : سوف يصل إلى ٢٨٠ كيلو متر ، أى بزيادة قدرها ١٢٠ كيلو متر عن طول قناة السويس، مما يزيد من زمن الرحلة.

٢- التكاليف الباهظة المطلوبة لشق هذه القناة، وجعلها قادرة على استيعاب مختلف السفن التجارية الموجودة حالياً، خاصة مع الفرق الكبير بين منسوب مياه البحر الأحمر والبحر الميت (حوالى ٤٠٠ متر) .

٣- ستمثل حاجزا بين فلسطين ومصر.

٤- ستضيف مشروعات حيوية مهمة فى صحراء النقب مما يزيد من عدد السكان الإسرائيليين ويساعد فى تنمية القدرة النووية لإسرائيل .

٥- اختلاف مستويات المظاهر التضاريسية مما يجعل أمر الحفر صعباً للغاية.

٦- ندرة المياه في مناطق الحفر يصعب عمل المشروع .

٧- ضرورة الحاجة إلى أهوسة لهذه القناة، حتى ولو قيل أن المتفجرات النووية يمكنها المعاونة في إنشاء قناة مستوية، فستبقى صعوبة الإنشاء والتكاليف الباهظة المقارنة بتكاليف قناة السويس.

٨- سيكون مشروع قناة البحار الإسرائيلية في متناول التدمير الأردني لو قامت حرب بينهما مثلما تكون المشروعات الأردنية في متناول التدمير الإسرائيلي في منطقة الأغوار الأردنية ، عندئذ تكون إسرائيل قد عرضت مشروعات غالية التكاليف للخطر. وعلى أية حال أصدر وزير الطاقة الإسرائيلي موسى شاحل قراراً بإيقاف العمل بمشروع قناة البحرين الذي يربط البحر المتوسط بالبحر الميت بتاريخ ١٩٨٥م وأفادت بعض المصادر الأردنية بأن العمل بالمشروع توقف عملياً منذ فبراير ١٩٨٥م (٢٨).

و- مشروع إنشاء قناة السويس الجديدة (١٩٦٧-١٦٧٥) :

ترددت في الصحف الأجنبية بعد إغلاق قناة السويس للملاحة العالمية مشروع إقامة قناة ملاحية جديدة في مصر على يد شركة أطلقت على نفسها اسم «شركة تطوير قناة السويس» Suez Canal Development Company وهي شركة تأسست في ولاية «ديلوير» بالولايات المتحدة الأمريكية ومركزها الرئيسي في شارع «وول ستريت» بنيويورك ولها مكتب في لندن وفي عواصم أوروبية أخرى.

وتقول أوراق الشركة أنها تأسست عام ١٩٦٦- أي قبل العدوان الإسرائيلي عام ١٩٦٧- ولكن مصر لم تسمع عنها إلا في عام ١٩٦٨ ، عندما أرسل رئيس الصومال مندوباً عنه إلى جمال عبد الناصر ليبلغه مشروعات هذه الشركة ، وأعلن الرئيس السادات في خطابه في مطلع ١٩٧٣ .

فقد جاء إلى القاهرة في عام ١٩٦٩- رئيس مجلس إدارة هذه الشركة، وحاول أن يبدأ محادثات رسمية- أو على الأقل محادثات على مستوى شبه رسمي- ولكنه فشل وعاد دون أن يصل إلى شيء، وظلت الشركة ونشاطها في زاوية النسيان .

وقد ترددت شائعات فى الأوساط الأجنبية أن هناك اتصالات بين مصر وبريطانيا لشق قناة ملاحية جديدة، مما جعل الرئيس السادات يصرح بأنه لم يعرض على مصر شئ لا عن طريق إيطاليا أو غيرها ، وأنه إذا عرض شئ من هذا القبيل فهو مرفوض.

هذا المشروع وضعته الشركة الأمريكية، ورغم أنه لم يقدم لمصر ، إلا أن أوراقه بدأت فى مطلع عام ١٩٧٣ ، وتناقلتها كثير من الأيدى خارج مصر، و طريق السياسة العالمية، وأصبح يمثل نوعا من الضغط الدعائى على الرأى العام، لامجرد مشروع اقتصادى يحقق مصالح عالمية برئية.

شكل هذه القناة :

تنشأ هذه القناة الجديد على الضفة الغربية من القناة الحالية، أى أنها ليست فى سيناء، بل فى الجانب الأفريقى ذلك أن القناة الحالية- فى نظرهم- متعرجة أما القناة المقترحة فستكون مستقيمة. والقناة الحالية اتساعها ١٩٥ قدما وعمقها ٣٨ قدما (فى ذلك الوقت) ولم تعد تصلح لمرور السفن الحديثة. ولكن القناة المقترحة ستكون باتساع ٩٠٠ قدم وعمق ٨٠ قدم، مما يجعلها صالحة للناقلات العملاقة . وبعد حل الصراع بين مصر وإسرائيل تفتح القناة الجديدة على القناة القديمة بعد تعميقها وتوسيعها- بحيث يصبح عرض القناة عندئذ ١٢٠٠ قدم.

ويستغرق شق القناة الجديدة ثلاث سنوات ، وإعادة فتح القناة القديمة تتم فى ثمانية أشهر. وتقام منطقة صناعية وتجارية حرة معفاة من الضرائب ، ومن القوانين الداخلية على طول القناة الجديدة، ويعرض خمسة أميال داخل مصر.

وبعد تسوية المشكلة بين مصر وإسرائيل، تم هذه المنطقة الصناعية والتجارية الحرة داخل سيناء بعرض خمسة أميال أخرى، أى يصبح عرض المنطقة الحرة عشرة أميال، وهو نفس عرض المنطقة الحرة التى تحيط بقناة باناما.

وتبلغ إجمالى تكلفة المشروع ٣٣٠٠ مليون دولار أمريكى، منها ٥٠٠ مليون دولار أسهم قيمة السهم ألف دولار ، ٢ بليون و ٨٠٠ مليون دولار اعتمادات من البنوك الأجنبية بفائدة ٧.٥٪ وحدد نصيب مصر من المشروع، بأنها ستحصل على ٥٠٪ من الأرباح تحدد فى صورة ضرائب ، ويصبح من حقها التحكم فى ٥١٪ من رأس المال، وقد يصل ما تستفيد منه مصر من المشروع- كما يقول أصحابه- إلى ٧٦٪ من الدخل، فى حين أن الشركة لا تحصل إلا على ٣٪ كأتعاب .

وحدد المشروع شكل مجلس الإدارة، فهو يضم ٢٥ عضواً ، تعين مصر منهم ١٣ عضواً ثم توافق على تعيين ١٢ عضواً يمثلون الدول الآتية :

الولايات المتحدة الأمريكية- روسيا - بريطانيا- اليابان- ألمانيا- إيطاليا- الصين- هولندا- السعودية- الكويت - الهند .

ومعنى ذلك تدويل قناة السويس، وهى محاولة باءت بالفشل من قبل فى عامى ١٨٨٨ ، ١٩٥٦ ، كما حدد المشروع تشكيل مجلس استشارى ، بجانب مجلس الإدارة، يتكون من ممثلين عن ثلاثين دولة من بينها دول الخليج والصومال وأثيوبيا .

وكما نعلم فإن مصر أعلنت أنها لن تعيد الملاحة فى القناة إلا بعد جلاء إسرائيل عن الأرض المعتدى عليها . وإسرائيل لا تريد الجلاء . وهذا المحاولة ترمى إلى خداع مصر بابقاء القناة القديمة مغلقة ، مع إغراتها بإنشاء قناة ملاحية جديدة ، تدر عليها دخلاً سخياً ، علاوة على إنشاء منطقة حرة دولية .

ومن الواضح أن الهدف هو فصل قضية القناة- كمر عبور عالمى- عن القضية القائمة بين مصر وإسرائيل أو بين العرب كلهم وإسرائيل. وإغلاق قناة السويس، ليس إلا ورقة ضغط دبلوماسى واقتصادى، على أوروبا لتقف إلى جانب الحق العربى. حتى يمكن اقتسامها للملاحة.

كذلك أعرب دعاة المشروع أنهم يضمنون- لو قبلت مصر هذا المشروع- أن مجلس الأمن ومن بين أعضائه الولايات المتحدة الأمريكية، التى تنتمى إليها الشركة، سيتخذ موقفاً جديداً بالنسبة لإسرائيل يكفل جلاؤها عن ٩٥٪ من سيناء وربما كان لـ ٥٪ التى لا تستطيع الشركة أن تضمنها هى منطقة شرم الشيخ والخط الذى يمتد بجانب خليج العقبة حتى ايلات .

وعلى أية حال فإن المشروع كما يبدو إنما يعبر عن أسلوب خداع الفكر السياسى كوسيلة من وسائل فرض وقف القتال وإنهاء حالة الحرب بين مصر وإسرائيل آنذاك .

ز- مشروع قناة المحيط المتجمد الشمالى INSROP :

(Insternational Northern Sea Route Programme).

كان هذا المشروع فى الفكر السوفيتى طوال الحقبة السوفيتية، إلا أن الاعتبارات لاستراتيجية والسياسية خلال الحرب الباردة حالت دون بحثه بصورة علمية، ثم ظهر هذا

المشروع مرة أخرى فى عصر الوفاق . وقد عبر عن هذا التوجه ، الرئيس السوفيتى السابق جورباتشوف حيث طرح فى خطاب له فى أكتوبر ١٩٨٧ اقتراحه بجعل المنطقة القطبية الشمالية منطقة سلام. وتضمن اقتراحه جعل طريق القطب الشمالى طريقا دوليا للملاحة.

وفى نوفمبر ١٩٨٨ قام وفد يمثل وزارة النقل البحرى الروسية بزيارة لمعهد : Fritjof Nansen النرويجى ، لعرض أبحاث مشتركة لدراسة جدوى فتح طريق القطب الشمالى للملاحة طول العام. وأسفرت المناقشات التى تمت فى موسكو وأسلو وسان بطرسبورج إلى اتفاق بين ١٠ معاهد علمية فى النرويج وروسيا وإنجلترا وأمريكا ، لتقوم بتنفيذ أبحاث مشتركة بالتعاون بينها. ومتابعة لذلك تضمن البيان المشترك الذى صدر بمناسبة زيارة جورباتشوف لاوسلو فى يونيو ١٩٩١ بندا يشير إلى هذا الخط الملاهى كمشروع مشترك محتمل للتعاون السوفيتى النرويجى .

ويعتد هذا الخط الملاهى - طريق القطب الشمالى - من شمال سيبيريا وينتهى فى المحيط الهادى. ويراد به أن يكون خطا ملاحيا بديلا بين أوروبا الغربية واليابان ، بالإضافة إلى ما يمثله من أهمية تنمية الاتصالات والتجارة مع الأقاليم الروسية الواقعة على طول ساحل سيبيريا ، كما أنه سيقطل المسافة بين الدول الواقعة على المحيط الأطلنطى والأخرى التى تقع على المحيط الهادى.

ويبلغ طول الطريق الملاهى ما بين ٢٢٠٠ إلى ٢٩٠٠ ميل بحرى، ويتراوح الغاطس ما بين ١٣ مترا بالمضائق إلى ٢٠ مترا . ومداخل معظم الأنهار ضحل جدا .

ويمكن استخدام هذا الطريق حوالى ٤ أشهر فى العام وهى فترة ذوبان الجليد. والدراسات جارية لإمكانية استخدامه طوال العام. وتتجمد المنطقة بالكامل باقى السنة حيث يصل سمك الجليد إلى ٢,٥ متر.

مميزات استخدام هذا الطريق :

١- أقصر طريق على الإطلاق بين شمال أوروبا والشرق الأقصى حيث يوفر ٥ آلاف ميل. فمثلا المسافة بين ميناء يوكوهاما فى اليابان وبين ميناء هامبورج فى ألمانيا عبر هذا الخط لا تتعدى ٦٦٠٠ ميلا بحريا ، مقارنة بـ ١١٤٠٠ ميلا بحريا إذا استخدمت قناة السويس.

٢- ٨٠٪ من المنتجات الصناعية تنتج شمال خط عرض ٣٠° وبالتالي يمكن نقلها عبر هذا الطريق .

٣- الاستفادة المباشرة لدول شمال أوروبا خاصة روسيا ، لما يعود عليهم من تنشيط لموانئهم وتجارتهم علاوة على استخدام ما تملكه روسيا من أسطول محطمتات الجليد (أكبر أسطول محطمتات جليد فى العالم) ومنها الطاقة النووية بقدرة ٧٥٠٠٠ حصان وتجربى دراسات لبناء محطمتات ثلج Ice Breaker بقوة ١٥٠٠٠٠ حصان .

٤- يكون بديلاً لقناة السويس وقناة باناما عند اللزوم.

عيوب الطريق :

١- يستلزم توافر خصائص معينة فى السفن المستخدمة لهذا الطريق ، منها بدن مزدوج ، واستعمال ألواح صلب ذات سمك أكبر ، ماكينات ذات قوة أكبر ورقاصات خاصة تتوافر لها حماية من الثلج.

٢- لاتزيد حمولة السفن المستخدمة لهذا الطريق عن ٢٠ ألف طن.

٣- لايمكن تنفيذ استخدام هذا الطريق إلا بالتعاون دولى كبير علمى ومالى .

٤- استعماله فترة ٤ أشهر ، ولايمتد لطول العام فى الوقت الحالى.

٥- بطء السرعة وبالتالي إطالة وقت العبور .

٦- صعوبة استخدام ناقلات البترول العملاقة وناقلات الغاز لهذا الطريق لاحتمالات المخاطر الجسيمة التى قد تحدث للسفن وللبيئة فى حالة الحوادث.

٧- وجوب الاعتماد على نظام ملاهى متطور ودقيق جداً ، علاوة على الاحتياج لأطقم ذات كفاءة عالية .

٨- ضخالة المياه فى بعض الممرات وفى معظم مداخل الأنهار.

٩- الأمان فى استخدام هذا الطريق عبر الثلوج أقل بكثير من استعمال طريق قناة السويس وقناة باناما .

١٠- الأضرار التى تقع على بدن السفن ورقاصاتها وماكيناتها نتيجة ارتطامات بالثلج.

ومن الواضح أن المعاهد العلمية بالمنطقة تولى نجاح استخدام هذا الطريق اهتماما خاصا. وبما أن لدول المنطقة من إمكانيات علمية متطورة ومتقدمة ، وما لها من ثراء مالى خاصة اليابان وأمريكا، سيتمكنهم من التغلب على تلك الصعوبات، وفى هذه الحالة فمن المؤكد أن نجاح استخدام هذا الطريق طوال العام سيؤثر بلاشك على حركة التجارة العالمية عبر قناة السويس.

المشاكل القانونية والسياسية :

والآن ، بعد تفكك الاتحاد السوفيتى، أصبح الاهتمام بالطريق يخص عدداً من ولايات الكومنولث المستقلة عن الاتحاد C. I.S وسوف تتولى روسيا العمليات الساحلية، وعلى الأخص المنطقة الاقتصادية E.Z من الساحل السوفيتى الشمالى. وقد يؤثر على الطريق مستقبلا بعض المسائل المتعلقة باستخراج البترول والغاز الطبيعى وعمليات الصيد خصوصا وأن هناك مشاكل حدود بين روسيا والنرويج لم تحل بعد، وقد أصدرت وزارة التجارة البحرية السوفيتية التنظيم القانونى للطريق بموجب لائحة أدخلت فى اعتبارها التشريعات السوفيتية وقواعد القانون الدولى. هذا إلى أن الطريق اعتبر وطنيا ومفتوحا أمام كافة دول العالم، وحذر من تلوث البيئة وعدم الإضرار بمصالح أهالى الشمال. وفرض على السفن أن تخضع فى الإبحار للنظام الإدارى ولإدارة البحرية للطريق، مع حرمان السفينة التى تخرق قواعد المرور من استخدام الطريق .

ويرى خبراء الاتحاد السوفيتى أن المرور مسموح به طالما يتفق ولائحة الملاحة ، وأن الطريق سيتنافس قناتى السويس وباناما وقد يكون البديل عند اللزوم .

كذلك يرون أن الطريق سينمو سريعا باعتباره فرصة جديدة للتعاون الاقتصادى والبيئى والعلمى والسياسى، وضرورة لتنمية العلاقات السلمية بين الدول المستفيدة منه .

إن احتياج دول الشمال لهذا الطريق ، سيدفعهم بلاشك ، للإسراع بعقد معاهدة دولية، على غرار اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس، وفيها يمكن تذليل أى عقبات قانونية، مثل المرور فى المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والبحر المفتوح والمضايق فضلا عن مشاكل البيئة، وما قد ينتج عنها من إضرار بسبب الكاسحات والسفن المسيرة بالطاقة الذرية.

ثانيا - خطوط السكك الحديدية

وأثرها على قناة السويس:

١- خط سكة حديدية «إسكندرية - السويس» (١٨٥١-١٨٥٨) :

شهد القرن التاسع عشر تنافسا دوليا لإنشاء وتنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضي المصرية. وانقسم رجال السياسة والاقتصاد في أوروبا في النصف الأول من القرن التاسع عشر إلى فريقين : فريق يؤيد الطريق البري وتتزعّمه بريطانيا، وفريق يؤيد شق قناة بحرية وتتزعّمه فرنسا. وشهدت هذه الفترة تنفيذ الفكرتين متعاقبتين ، بدأت بتنفيذ الطريق البري بتعبيد الطريق فيما بين الإسكندرية والقاهرة والسويس لسير العربات ثم تطور إلى خط حديدى تقطعه القطارات من الإسكندرية للقاهرة فالسويس ، ونفذ بمعرفة إنجلترا في ١٨٥٨ ، وبعد إحدى عشر عاما فتحت قناة السويس للملاحة العالمية.

كان استخدام الخط الحديدى من الإسكندرية للسويس فى نقل البريد السريع والبضائع الخفيفة، والركاب من الإسكندرية حتى السويس، حيث يستقلون السفن التى تمخر عباب البحر الأحمر فى طريقها للهند والشرق الأقصى . وظل البريد المستعجل حتى بعد عام (١٨٧٤-١٨٨٨) والذي يمر بميناء برنديزي Brindisi بإيطاليا يتخذ طريق الخط الحديدى بمصر (٢٩).

وعلى أية حالة فإن الخط الحديدى من الإسكندرية للسويس لم يكن منافسا خطيرا لقناة السويس.

٢- مشروع سكة حديد بغداد (١٨٧٠-١٩٠٣) :

برزت مسألة مشروع سكة حديد بغداد فى إنجلترا بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية ١٨٦٥ وبعد أن توغل الروس فى الشرق الأدنى ، وتحكمت فرنسا فى الطرق المائية المختصرة للهند، فأثار ذلك اهتمام بريطانيا بضرورة المحافظة وتأمين طرقها مع الهند .

فى عام ١٩٠٣ نجح البنك الألمانى بتأييد من حكومة برلين فى الحصول على امتياز لشركة حديد واسعة تغطى الجزء الأكبر من الأناضول وما بين النهرين ولها خط رئيسى يصل البسفور عناد ثم الخليج العربى. وأثار هذا الشكوك والاعتراض فى بريطانيا (٣٠).

وأطلق على هذا الطريق اسم طريق : (ب . ب . ب) برلين - بيسزنطة - بغداد . فقد استغلت ألمانيا مركزها الممتاز في الدولة العثمانية بعد سنة ١٩٠٠ فسعت للحصول على امتياز إنشاء خط سكة حديدية تخترق الأناضول والجزيرة بالعراق إلى بغداد ، ومنها تكمل السكة الحديدية إلى البصرة على مدخل الخليج العربي ، وبذلك هيئ لألمانيا إمكانية تحويل جانب كبير من تجارة الشرق عن طريق قناة السويس إلى الطريق الجديد . ولكن حين تنبئت إنجلترا لخطر هذا المشروع أسرعت بالسيطرة على الخليج العربي وعقدت حلفا مع روسيا لتشل حركة الألمان والأتراك معا^(٣١) .

ويذكر البعض أن خط سكة حديد بغداد إنما هو طريق رئيسي للإمبريالية الألمانية للاتحاد نحو الشرق : (Drang Nach Osten)^(٣٢) .

وكان ملاك السفن والشركات الملاحية هم أشد الناس معارضة لمشروع سكة حديد بغداد ، فهم يعلمون مدى امتصاص هذا الخط لجانب كبير من تجارة الشرق . وحذروا الرأي العام البريطاني من أن هذا الخط سوف يؤثر على حركة الملاحة في قناة السويس التي تساهم فيها بريطانيا بأكبر نصيب^(٣٣) .

٣- خط سكة حديد سيبيريا (T. S. R (Trans - Siberian Railway):

في ١٧ مارس ١٨٩١ أمر القيصر الروسي بمد خط حديدي عبر سيبيريا - في محاولة للتوسع على حساب الصين- وقدر طوله بـ ٧٨٠٠ كيلو متر ينتهي عند فلاديفوستك ، وهو الميناء الحربي الذي أقامته روسيا على المحيط الهادى . واستغرق مد هذا الخط الحديدي من ١٨٩١ حتى ١٩٠٤ واقتنحه الإمبراطور نيقولا وبلغ طوله (من فيلا ديفوستك) حتى موسكو) ٥٤٠٠ كم .

ويعتبر هذا الخط من الخطوط العابرة للقارات Trans- Continental (وهو أطول خط حديدي عابر للقارات في العالم) والهدف منه ربط محيطين أو بحرين متباعدين عبر دولة واحدة أو عدة دول . وخط سكة حديد سيبيريا يربط أجزاء الاتحاد السوفيتي من المحيط الباسفيكي إلى البحر البلطي . وإذا استكملنا شبكة الاتصال الحديدي بين الاتحاد السوفيتي والدول الأوربية سوف نجد خطا حديديا عابرا للقارات يربط بين المحيط الباسفيكي في الشرق والمحيط الاطلنطي في الغرب . وقد خفض هذا الخط الوقت والتكلفة للنصف فيما بين أوروبا والشرق الأقصى^(٣٤) .

وظهرت أهمية سكة حديد سيبيريا بسرعة خلال الحرب الروسية- اليابانية (١٩٠٤-١٩٠٥) كما سهل الانتقال من طوكيو إلى لندن وظهرت الأهمية الاقتصادية خلال عشر سنوات من افتتاح هذا الطريق ، فقد عمر مليون فلاح روسي وأوكراني مناطق الاستبس (٢٥).

وقد رأى الخبراء الروس أن هذا الخط الحديدي سيسهل نقل القوات الروسية إلى الباسفيكي عبر سيبيريا علاوة على أنه طريق آمن لقواتها. وعقدوا الآمال المترتبة عليه من تفوق وسيادة للنفوذ الروسي على سواحل المحيط الهادى حيث سيزيد من قوة روسيا للدفاع عن حدودها مع الصين (٣١).

ويعتبر هذا الخط إحدى وسائل النقل البرى ومثابة قنطرة برية Land Bridge وشجع هذا الخط الحديدي T.S.R. على نمو حركة نقل الحاويات فيما بين أوروبا والشرق الأقصى. والنقل البرى هنا له خطورته المنافسة على النقل البحرى المتجه إلى الشرق الأقصى للسفن التابعة للمؤتمرات الملاحية والمرتبطة بنولون تحدده هذه المؤتمرات .

وتنخفض تكاليف النقل على الخط الحديدي T.S.R. بالمقارنة بالسفن الخطية بنسبة تتراوح بين ٢٠٪ و ٥٠٪ . وفى عام ١٩٨٠ تحول ١٠٪ من تجارة السفن الخطية فيما بين الشرق الأقصى وأوروبا إلى خط T.S.R. ، وجاءت معظم الشحنات من اليابان وهونج كونج وكوريا الجنوبية ، وعندما أغلقت قناة السويس عام ١٩٦٧ أعطى ذلك الاتحاد السوفيتى الفرصة لتنمية خط سكة حديد سيبيريا وهى بمثابة منافس خطير لتجارة الحاويات فى الشرق الأقصى (٣٧).

وفى عام ١٩٨٣ أوضحت بعض الإحصائيات بيان الحاويات المنقولة من اليابان عبر خط حديد T.S.R. إلى الدول المختلفة كالآتى (٣٨) :-

الشرق الأوسط	٣١.١٪ (يخص إيران منها ٢٩.٨٪)
شمال غرب أوروبا	٢٢.٥٪
الدول الاسكندنافية	١٧.٣٪
وسط أوروبا	١٠.٩٪
الدول الشيوعية	٧.٧٪
إنجلترا وأسبانيا والبرتغال	٦.٥٪
دول البحر المتوسط	٤٪

وبلغ إجمالي الحاويات TEU التي نقلت على خط TSR خلال عام ١٩٨٣ (١٢٧,٠٠٠) حاوية TEU) وانخفضت إلى (٨٢,٠٠٠ حاوية TEU) عام ١٩٨٨ .

ويختصر خط TSR المسافة بالنسبة لخطوط الشرق الأقصى / أوروبا البحرية للناقلات المحيطية من ٢١٠٠٠ كم عبر قناة السويس إلى ١٣٠٠٠ كم عبر خط حديد سيبيريا : والمدخل الشرقي لخط سيبيريا عند ميناء فوستوخنى Vostochny يطل مباشرة بالقرب من أهم أسواق اليابان وشمال آسيا (٣٩).

فى التسعينيات من القرن العشرين اهتمت شركات الشحن والتجارة اليابانية بالتعامل مع خط سكة حديد سيبيريا ، خاصة وأن الخدمات الحديثة سوف تختصر زمن رحلة العبور من ٢٠ يوما من فوستوخنى Vostochny إلى برست BREST إلى ١١ يوما . ونتيجة لذلك ستخفض الرحلة من اليابان إلى أوروبا حاليا وقدرها من ٢٥-٤٠ يوما إلى حوالى : ٢٥-٢٠ يوما . ويغطى خط سيبيريا القنطرى Siberian landbridge route مسافة قدرها ١٥٣٠٠٠ كم فيما بين اليابان وأوروبا ، مختصرا بذلك مسافة قدرها ٨٠٠ كم عن طريق قناة السويس.

وهذا الوفرة فى الوقت الذى يستغرقه العبور- على سبيل المثال يعادل ٣٠ يوما لإنجلترا و ٢٥ يوما للقارة والدول الاسكتندنافية كل ذلك يوفره هذا الطريق البرى.

وسيتم بناء ٣٠٠٠ عربة سكة حديد سعة العربة الواحدة ٣ حاويات TEU ويحدوهم الأمل لخدمات هذه (القنطرة البرية/ الجسر البرى) landbridge بوصلات مباشرة للصين والشرق الأوسط (٤٠).

على أن هناك حقيقة مؤسفة عن سوء الخدمة فى خط TSR وفى سبلبيات زمن الرحلة والتأخير فيها والنقص وعدم الكفاية والتنسيق والبيروقراطية . أضف إلى ذلك حاليا الاضطراب السياسى فى الاتحاد السوفيتى السابق. ولكن الشركات التى تقدمت لاستخدام هذا الخط فى مشاريع مشتركة Joint Venture ترى إمكانية تخفيض زمن الرحلة على هذا الخط من ٢٦-٢١ يوما إلى ٢٢-١٩ يوم فيما بين غرب أوروبا وميناء فوستوخنى والعكس.

المشاكل التى تواجه خط حديد سيبيريا :

- ١- تكلس موانئ الاتحاد السوفيتى مما يزيد من زمن الرحلة.
- ٢- منافسة الشركات الملاحية التى تعمل خارج نطاق المؤتمرات الملاحية.
- ٣- تعدد عمليات الشحن والتفريغ على الخط.
- ٤- توجد نوعيات من السلع لا يناسبها النقل على هذا الخط نظراً لسوء الأحوال الجوية.

ثالثاً : الخطوط البرية

أ- الخط البري الإسرائيلي فيما بين اشدود وإيلات

إن الخط البري الإسرائيلي الذي يربط ميناء أشدود وحيفا على البحر المتوسط وميناء إيلات على البحر الأحمر يمثل التهديد الحقيقي لقناة السويس، حيث يمكن نقل الحاويات في زمن قدره من ٦-١٢ ساعة، إلا أن الشركات العاملة في الشرق الأوسط لاتستخدم هذا الطريق لاعتبارات سياسية واقتصادية.

وعلى أية حال فإن نقل البضائع يمر بمرحلة تطور سريعة، وخاصة في سفن الحاويات السريعة. وعملية تداول الحاويات في الموانئ أسرع. ويعتبر استخدام Container Vessels سفن الحاويات أكثر اقتصاداً من استخدام سفن البضائع العامة General Cargo، وبالتالي فإن هذا هو التطور الطبيعي لنقل البضائع.

وفي ظل هذه القاعدة تنتفي عملية استخدام طريق برى من إيلات إلى البحر المتوسط كبديل لمرور سفن الحاويات في قناة السويس، لأن هذا يتطلب أن تفرغ السفينة القادمة من الشرق الأقصى كامل حمولتها من الحاويات في إيلات، ثم تنقل الشاحنات هذه الحاويات إلى الميناء على البحر المتوسط ليعاد شحنها مرة أخرى على سفينة أخرى في البحر المتوسط، الأمر الذي يتطلب تكاليف إضافية لتداولها وتفريغها وإعادة شحنها مرة أخرى مما يعنى عدم جدوى المنافسة لقناة السويس.

ب- الجسر القارى (الأورو- آسيوى) «طريق الحرير الجديد»:

من المعتاد أن يطلق على هذا النوع من خطوط المواصلات البرية المستدة من ميناء يقع عند أحد طرفى قارة إلى ميناء عند طرفها الآخر الجسر القارى (Landbridge) الذى تتوزع أربعة من أنواعه فى كل من أمريكا وكندا والاتحاد السوفيتى والصين.

وبعد تفكك الاتحاد السوفيتى وسقوط سور برلين وانتهاء الحرب الباردة، أعلنت الصين مبادرتها وعزمها على إقامة «جسر قارى أورو- آسيوى جديد» أو جسر حديدى جديد بين قارتى آسيا وأوروبا، ضمن خططها الخمسية التاسعة...^٢ ورسمت لذلك خطة طويلة تمتد حتى عام ٢٠١٠ وأطلقت على هذا المشروع العملاق «مشروع القرن» اسم «الجسر القارى الأورو- آسيوى الثانى» أو «طريق الحرير الجديد».

يقوم المشروع الصينى على أساس ربط ميناء ليانينجيانج Liaynyngang الصينى الواقع على بحر الصين والمحيط الهادى بميناء روتردام الهولندى فى أوروبا من خلال سلسلة من الخطوط البرية وخطوط السكك الحديدية، وذلك باستغلال الطرق والخطوط القائمة بالفعل ، بما فى ذلك بعض أجزاء من الجسر الأول، وإنشاء وتطوير طرق وخطوط أخرى لسد الثغرات على امتداد الجسر. ويمتد خط السكك الحديدية الرئيسى للجسر القارى الأورو- آسيوى الثانى من الصين إلى كازاخستان ، ومنه إلى المأاتا ، ثم طشقند حيث يتفرع إلى فرعين أحدهما يتجه إلى الشمال الغربى حتى موسكو ومنها إلى أوروبا. والثانى إلى سمرقند وبخارى ثم تيجن فى تركمنستان فمشهد فى إيران، ومنها إلى تركيا ثم أوروبا . ويمثل هذا الجسر الثانى فى واقع الأمر إحياء لطريق الحرير القديم الذى كان يربط الحضارات القديمة فى الهند والصين والشرق الأوسط والأدنى وأوروبا وأفريقيا، ليس فقط كطريق تجارى بل أيضا كجسر لنقل الثقافة والمعرفة منذ نحو ٢٢ قرنا .

وقد مرّ مد الخط الصينى بعدة مراحل تاريخية على امتداد ٩٠ عاما وتباينت أجزاءه عن بعضها البعض من حيث النوعية والمواصفات والظروف الجيولوجية، مما كان يقف حجر عثرة فى سبيل إدارته على النحو المنشود، الأمر الذى دفع هيئة السكك الحديدية إلى تركيز جهودها خلال السنوات الأخيرة على تنفيذ مشروعات ازدواج الخط وتحسين كفاءته ، فانه إذا كان الخط البحرى من ميناء ليانينجيانج إلى مضيق ملقا ومنه لقناة السويس وروتردام يبلغ ١٩٨٨٩ كم إلا أن الخط البرى يقل عنه بحوالى ٩٠٠٠ كم ويلعب دورا هاما فى تطوير التجارة الخارجية والمعاملات الاقتصادية بين قارتى آسيا وأوروبا .

هنا ومع حلول التسعينيات أكملت الصين توصيل خط سككها الحديدية بتلك التى بقارة أوروبا ليبدأ الخط- كما ذكرنا- من ميناء ليانيونتانغ متجها نحو الغرب مارا بأكثر من عشر مدن فى ٦ مقاطعات ، من بينها مدينة لانتشو بمقاطعة قانسو، ثم منطقة شينجيانج، إلى أن تنتهى عند فوهة جبل آلا على الحدود المشتركة بين الصين والاتحاد السوفيتى . وقد قطع مسافة ٤٢٠٠ كيلو متر حيث تتصل به ثلاث خطوط سوفيتيه تمتد بمسافة ٨٠٠ ألف كيلو متر مخترقة الاتحاد السوفيتى وبولندا وألمانيا لتنتهى بميناء روتردام بهولندا .

مزايا الجسر القارى الأورو آسيوى الجديد:

١- ينتهى هذا الجسر من جهة الشرق بالموانئ الصينية الحالية من الجليد طوال العام، على العكس من خط T. S.R الذى ينتهى بميناء فيلاديفستوك الروسى الذى تتجمد مياهه نحو أربعة أشهر فى العام.

٢- يقلل المسافة بين المحيطين الهادى والأطلسى عبر أوراسيا بما يتراوح بين ٢٠٠٠ إلى ٥٠٠٠ كم.

٣- يمر بأكثر من ثلاثين دولة، رابطاً بذلك بين أجزاء منطقة ذات اعتماد متبادل وعلى درجة عالية من التكامل بما يبعث الأمل فى مزيد من التعاون الاقتصادى بينها.

٤- إمكانية توصيل الشبكة المعنية من الطرق والسكك الحديدية بشبكة الطرق والخطوط الحديدية فى باكستان والهند وبنجلاديش. فهناك مشروع إيرانى لربط خطوط السكك الحديدية الإيرانية بخطوط باكستان من خلال مدينة ميرجافا الحدودية، ومنها إلى الهند وبنجلاديش. كما أن هناك خطة لربط الشبكة مستقبلاً بشبكة جنوب شرقى آسيا.

هذا وقد لقي المشروع الصينى- لإقامة الجسر القارى- صدى إيجابياً لدى كل من إيران وجمهوريات آسيا الوسطى: (كازاخستان وقرغيزستان وطاجيكستان وتركمانستان وأوزبكستان) وتركيا وروسيا وباكستان وأخيراً الهند، فضلاً عن معظم بلدان القارة الأوربية .

تطور تنفيذ المشروع :

فى عام ١٩٩٠ تم ربط خطوط سكك حديد اكسيانجيانج (شمال الصين) بخطوط سكك حديد توكس داخل أراضى الاتحاد السوفيتى السابق فى جمهورية كازاخستان بآسيا الوسطى، والتي دخلت مجال الخدمة الفعلية فى أول ديسمبر من عام ١٩٩٢ على أسس تجريبية. أما نقطة التحول الرئيسية فقد جاءت فى عام ١٩٩٦ مع استكمال إحدى الحلقات المحورية المفقودة على امتداد الخط، وهى تلك الممتدة من مدينة مشهد الإيرانية حتى مدينة تيجن فى تركمانستان. ورراً بمدينة سرخس الحدودية (خط مشهد - سرخس - تيجن) . والذى ربط بلدان آسيا بشبكة خطوط السكك الحديدية الإيرانية لأول مرة .

الصعوبات التى تعترض هذا الطريق:

١- العلاقات بين أعضاء منظمة التعاون الاقتصادى التى تضم جمهوريات آسيا الوسطى،^٧ إضافة إلى كل من إيران وتركيا وأفغانستان وباكستان .

٢- الاعتراضات البريطانية، إذ لم يسلم المشروع الصينى الحالى لربط القارتين الأوروبية والآسيوية من الاعتراضات البريطانية ، مثلما لم تسلم المشروعات المماثلة منذ أن تم طرح فكرته فى القرن الماضى . ويرى بعض المحللين أن البريطانيين على استعداد لزعة استقرار كل من الصين وإيران للحيلولة دون إتمام هذا المشروع. وتشير أصابع الاتهام إلى بريطانيا فى عملية اغتيال الفرد هيرهاوزن Alfred Herrhausen (محافظ البنك المركزى الألمانى) فى عام ١٩٨٩ لتأييده هذا المشروع . كما تشير إلى تأمرها لاختلاق المبررات التى أدت لاندلاع حرب الخليج الثانية لخلق حالة من عدم الاستقرار تحول دون إتمام هذا المشروع .

٣- اعتراض روسيا على محاولات التنافس الأجنبى لاستغلال ثروات بلدان آسيا الوسطى.

٤- التكلفة الباهظة للمشروع، علاوة على الجوانب السياسية متمثلة فى الخلافات المتعددة مثل: التنافس الإيرانى التركى حول جمهوريات آسيا الوسطى، والصراع الهندى - الباكستانى حول كشمير ، والمشاكل الأمنية المرتبطة بتجارة المخدرات ، علاوة على المشاكل الفنية المتعلقة بالاختلافات فى أحجام خطوط السكك الحديدية المطلوب ربطها ببعضها من دولة لأخرى على امتداد الجسر.

اليابان والجسر القارى:

ولم تكن اليابان فى معزل عن هذه المشروعات التى تجرى على أرض القارة الآسيوية، ولكنها مرتبطة بها وتسعى لتنشيط تجارتها والاستفادة من هذا «الجسر القارى» فعلى سبيل المثال نجد شركة (Nissin) وهى شركة ضخمة لنقل البضائع فى نفس الوقت هى شريك فى مشروع خط سكة حديد سيبيريا للنقل متعدد الوسائط : (Siberian Land Bridge inter-modal Project) قد افتتحت (مارس ١٩٩٣) خطا ثالثا يربط الشرق الأقصى مع أوروبا بالاتفاق مع خطوط سكك حديد الصين China Railways . والخط الجديد الذى يطلق عليه اسم «الجسر الصينى» (China Land Bridge (CLB فى مقدوره اختصار المسافة بحوالى ٣٠٠٠ كم إذا ما قورن بخط سكك حديد سيبيريا الحالى. والطريق الجديد سيربط بخط حديد سيبيريا ، ويقوم بتشغيله سكة حديد سيبيريا فى تركمان Turkman عبر ميناء ليانيوجاج (Li-anyungag) وهو ميناء يقع شمال غرب ميناء شنغهاى.

ومن تركمان فان خط حديد سيبيريا سيربط المدن الرئيسية فى شرق وغرب أوروبا، وأيضاً الدول الاسكندنافية . وسوف يقدم الخط الجديد اختراقاً جديداً (مدخلاً جديداً) إلى الشرق الأوسط وغرب آسيا عن طريق كوشكا Kushka .

إن خط الصين الحديدي (الجسر الصيني) يبلغ طوله حوالي ١٠.٩٠٠ كم من اليابان حتى ميناء روتردام، مقارنة بحوالي ١٣.٠٠٠ كم على خط حديد سيبيريا . بينما يبلغ الطريق البحري بين اليابان وأوروبا عبر قناة السويس ٢.٧٠٠ كم.

وتبدو المشكلة بالنسبة للجسر القاري الصيني في الاختلاف في مقاس عرض خطوط السكة الحديد: بين الصين ودول الكومنولث للدول المستقلة - Commonwealth of CIS Independent States ولكن دول CIS تقوم ببناء خطوط حديدية ترتبط بنفس مقاس تلك الموجودة في الصين^(٤١).

وأخيراً يمكن القول أنه على الرغم من المزايا العديدة التي يمكن أن يقدمها مشروع الجسر القاري نظراً للدور المحوري الذي يمكن أن تلعبه شبكة الخطوط الحديدية بين آسيا وأوروبا ، باعتبارها الأقل من حيث استهلاك الوقود والعمالة، وكذلك من حيث قلة التأثير بعوامل الطقس مقارنة بالنقل البحري، إلا أن هذا الأخير سيظل الأكثر كفاءة على الأقل في الأمد المنظور بالنسبة لنقل السلع الضخمة والأقل تأثراً بطول مدة النقل مثل: المواد الخام والمواد نصف المصنعة والوقود والحبوب والآلات الثقيلة، فضلاً عن كونه الأقل تأثراً بالتحديات السياسية وغيرها من المشاكل والصعاب التي سبقت الإشارة إليها.

ولذلك فليس هناك مخاوف من أية آثار اقتصادية سلبية يمكن أن تترتب على هذا المشروع بالنسبة لمصر وخاصة بالنسبة لإيرادات قناة السويس من جراء تنفيذ طريق الحرير الجديد.^(٤٢)

رابعاً : «خطوط أنابيب نقل البترول»

تطور حركة نقل البترول عبر قناة السويس

ترتبط حركة عبور ناقلات البترول الخام في قناة السويس ارتباطاً وثيقاً بحركة التجارة العالمية للبترول، وسياسات الدول المنتجة والمصدرة له، والمعروفة باسم «الأوبك» Opec ، وسياسات مجموعة الدول الرئيسية المستوردة له والمعروفة باسم «وكالة الطاقة الدولية» IEA (International Energy Agency) . وكان لمنطقة الخليج العربي، والبحر الأحمر وما يمر بها من أحداث، وكذا خطوط أنابيب نقل البترول الموجودة بمنطقة الشرق الأوسط وتطورها في ظل الأحداث الدولية، أكبر الأثر على حركة عبور ناقلات البترول في قناة السويس.

ذلك أن قناة السويس بدأت كطريق ملاحى لكافة أنواع البضائع - وكان البترول من بين تلك البضائع - بعد سنوات قليلة من افتتاحها للملاحة (١٨٦٩)، وقد شهدت مرور الصفائح المعبأة بالبترول على ظهر السفن المارة بالقناة من الشمال للجنوب . وكانت الولايات المتحدة الأمريكية ، أكبر دولة تصدر هذه الصفائح إلى الشرق الأقصى، حتى بلغ عدد الصفائح الأمريكية التى عبرت قناة السويس عام ١٨٧٩ (٤ . ٥ مليون صفيحة بترول) . وبعد ذلك بدأت فى تصدير الكيوسين لأسواق شرقى السويس عبر القناة فى صفائح أيضا، وذلك اعتبارا من عام ١٨٨٥م^(٤٣).

وفى نهاية القرن التاسع عشر شهدت قناة السويس مشكلة عبور أول سفينة متخصصة فى نقل البترول داخل صهاريج Tanks، وخشيت سلطات شركة قناة السويس من عبورها، ولكن نجحت التجربة آخر الأمر وعبرت هذه الناقله واسمها MUREX فى أغسطس ١٨٩١^(٤٤). وأخذت القناة تزداد أهمية بالنسبة لحركة نقل البترول بين الشرق والغرب، وذلك بعد ازدياد الطلب على الطاقة.

وبلغت نسبة المواد البترولية التى مرت فى قناة السويس عام ١٩٦٦ (قبل إغلاقها عام ١٩٦٧) ٦٤٪ من إجمالى حركة البضائع فى القناة. وبعد افتتاح قناة السويس للملاحة، بلغت فى عام (١٩٧٦) ٢٠ . ٣٪ ثم أخذت تتناقص هذه النسبة عاما بعد عام.

ولكن فى عام ١٩٨٢ وبعد إتمام المرحلة الأولى من تطوير قناة السويس فى عام ١٩٨٠ أخذت تتزايد نسبة المواد البترولية التى تحملها الناقلات العملاقة .

البترول الخام المنقول من الخليج العربى:

تعتبر منطقة الخليج العربى المنطقة الرئيسية فى تصدير البترول . وبعد الحرب العالمية الثانية تزايد إنتاج منطقة الخليج من البترول ، فبينما كان نصيب الشرق الأوسط من الإنتاج العالمى عام (١٩٥٠) ٨٦ . ٦ مليون طن من ٥١٨ مليون طن ، نجده يتزايد باضطراد فيصل فى عام ١٩٧١ إلى ٨٠٧ . ٧ مليون طن من ٢٤٩٤ . ٩ مليون طن. ثم تخطى نصيب من الإنتاج العالمى الثالث فى عام ١٩٧٢ وأخذ يتأرجح فى المنطقة بين الثلث و ٤٠٪ من الإنتاج العالمى حتى عام ١٩٧٩^(٤٥). وانخفض الإنتاج فى عامى ١٩٨٠ ، ١٩٨١ إلى ثلث الإنتاج العالمى ، ٢٧٪ منه على الترتيب^(٤٦).

وبشكل عام فإن هذه المنطقة تأتي في مقدمة مناطق الإنتاج في العالم، وينتظر أن تظل كذلك لأمد طويل . وتتمتع باحتياطيات ضخمة، فنصيب الشرق الأوسط من الاحتياطيات بلغت في آخر عام ١٩٨١ ٥٣,٥ ٪ من الاحتياطي العالمي (٤٧). وهذا يجعلها قادرة على زيادة إنتاجها إذا لزم الأمر بسبب النقص الذي قد يطرأ لنفاذ الاحتياطيات الأقل في المناطق الأخرى.

وأبرز عامل هنا أن نفقة استخراج هذا الكم الضخم من الإنتاج العالمي، يقابلها حاجة العالم الخارجى الكبير إلى البترول ، يؤدى إلى تصدير كميات كبيرة من إنتاجها إلى أجزاء العالم الأخرى التى تحتاج إلى البترول . وقد تجاوزت منطقة الخليج العربى منطقة البحر الكاريبى، فى الكمية المصدرة منها عام ١٩٥٠ وبذلك أصبحت المصدر الأول للبترول فى العالم منذ ذلك الحين.

وكان نصيب الشرق الأوسط من صادرات البترول لسنة (١٩٧١) ١٥,٢٥ مليون برميل يومياً من مجموع الصادرات العالمية البالغ ٢٨,١٤ مليون ب / ي وقد زاد هذا النصيب إلى ٢٠,٨٥٥ مليون ب / ي من المجموع العالمى البالغ ٣٤,٣ مليون ب / ي .

وفى عام ١٩٨٠ انخفض نصيب المنطقة من صادرات البترول إلى ١٧,٥١ مليون ب/ي من مجموع الصادرات العالمية الذى انخفض إلى ٣١,٩٣٥ مليون ب/ي واستمر الانخفاض أيضاً عام ١٩٨١ .

حاجة متزايدة شمالى وغربى القناة :

ويذهب الجزء الأكبر من هذا الصادر إلى أوروبا الغربية لفقرها فى البترول ، رغم حصيلة بترول بحر الشمال . وقد استوردت بلاد شمال غرب أوروبا فى عام ١٩٨٠ (٥٨٨,٩ مليون طن) كان نصيب الشرق الأوسط منها ٣٦٢,٣ مليون طن، وفى عام ١٩٨١ استوردت أوروبا الغربية ٥١٣,٤ مليون طن كان نصيب الشرق الأوسط منها ٢٨٩,٧ مليون طن .

قناة السويس طريق البترول العربى لغرب أوروبا وأمريكا :

يمكن أن نشير هنا إلى أن مجموع البضائع التى عبرت قناة السويس فى عام ١٩٣٧ بلغت ٣٢,٧٧٦ مليون طن، واستمرت فى الزيادة حتى يومنا هذا . وفى عام ١٩٥٥ بلغت ١٠٧,٥٠٦ مليون طن منها ٦٨,٧٩٨ مليون طن بترول ومشتقاته (أى بنسبة ٦٤ ٪) ثم

زادت في عام ١٩٦٦ إلى ٢٤١.٨٩٣ مليون طن منها ١٧٥.٦٧١ مليون طن بترول ومشتقاته (بنسبة ٧٢.٦٪) . وهذه قمة ما وصل إليه حجم البضاعة الكلية المارة في قناة السويس .

وفي عام ١٩٨٠ بلغت كمية البترول الخام الذي عبر القناة من الجنوب إلى الشمال ١٩ مليون طن مقابل ٧٠.٣ مليون طن عبرت في خط السوميد . وبلغت نسبة البترول الخام العابرة في القناة إلى إجمالي الحمولات العابرة للقناة خلال هذا العام ١٠.٨٪

وفي عام ١٩٨١ بلغت كميات البترول الخام العابرة للقناة ٢٥.٦٢٤ مليون طن من إجمالي الحمولات العابرة للقناة ١٩٦.٤٢٨ مليون طن أي بنسبة (١٣.٠٤٪) .

ولكن في عام ١٩٨٢ والأعوام التالية أخذت تتزايد نسبة المواد البترولية العابرة للقناة بعد إتمام المرحلة الأولى من تطوير قناة السويس عام ١٩٨٠ ، فقد بلغت كمية البترول الخام العابر من الجنوب للشمال ٤٩.٠٧٤ مليون طن من إجمالي البضائع العابرة وقدرها ٣٩٣ ٢٣١ مليون طن أي بنسبة قدرها ٢٤.٢٪ .

وفي عام ١٩٩٨ بلغت كميات البترول الخام Crudeoil العابرة للقناة من الجنوب للشمال ١٦.٣٨٠ مليون طن من إجمالي البضائع العابرة وقدرها ٢٧٨.٤٥٣ مليون طن أي بنسبة ٥.٩٪ .

وفي عام ١٩٩٩ بلغت كميات البترول الخام العابرة للقناة ٩.٢٥٦ مليون طن من إجمالي البضائع العابرة في القناة ٣٠٦.٦٧٠ مليون طن أي بنسبة ٣.٠٠٪ .

ولمعرفة أسباب هذه التناقص الشديد في كميات البترول الخام العابرة للقناة علينا بدراسة عمليات النقل بالأنابيب التي استجدت في منطقة الشرق الأوسط .

خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط:

لاشك في أن النقل بواسطة الأنابيب يعد ثورة في مجالات النقل الخاصة بمصادر الطاقة السائلة والغازية . وفكرة نقل السوائل بالأنابيب فكرة قديمة ، استخدمت لنقل الماء من مكان لآخر ، ولكن نقل البترول والغاز الطبيعي وأشياء أخرى بواسطة الأنابيب أمر حديث .

وتمتلك الولايات المتحدة الأمريكية أكبر شبكة نقل أنبوبي في العالم . وفي الشرق الأوسط مجموعة من خطوط الأنابيب بين بترول العراق والسعودية وموانئ التصدير في سوريا ولبنان .

وأطول خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط هو «التابلاين» بين حقول البترول السعودية وميناء التصدير في الزهراني (جنوبي صيدا في لبنان) وبلغ طوله ١٦٠٠ كم وقطرة ٧٦٢ مليمتراً . (أنظر جدول خطوط بترول الشرق الأوسط) وفي الاتحاد السوفيتي ودول أوروبا الشرقية يوجد أطول خط أنابيب في العالم وهو المسمى «خط الصداقة» الذي يبلغ طوله ٤٨٠٠ كم بين حقول البترول في الأورال وبين دول الكومينكون في شرق أوروبا. وقد أتم الروس بناء هذا الخط الطويل في عام ١٩٦٣ . ويمكن أن يوصل بخطوط الأنابيب في النمسا وألمانيا ، وبذلك يكون أطول خط أنبوبي عابر للقارات .

هذا وقد أثبت نقل البترول والغازات بواسطة الأنابيب أنه أكثر وسائل النقل توفيراً في التكلفة - باستثناء النقل المائي . والمشكلة الأساسية في النقل الأنبوبي أنه شديد التكلفة، فقط عند إنشائه . كما أنه ليس وسيلة نقل مرنة بل ثابت مثل السكك الحديدية والطريق البري . كما أن خط الأنابيب يجب أن يعمل إلى حده الأعلى لكي يصبح استثماراً مربحاً .

وهنا تجدر دراسة مسألة نقل البترول الخام القادم من الخليج العربي في أنابيب كبديل لنقله خلال قناة السويس إلى الجانب الآخر من القناة إلى الشمال والغرب. ذلك أنه لا مجال هنا للبحث عن البترول الخام الآتي من الشرق الأقصى والمتجه إلى شمالي وغربي قناة السويس . وكذلك البترول الخام الذي يأتي من شمال وغرب القناة ويتجه جنوباً . وكذلك الحال بالنسبة للغاز والمنتجات البترولية التي يمكن أن تستعمل قناة السويس في مرورها إلى الشمال والجنوب. كذلك البترول في الأجزاء الشمالية من الطرق التي يمكن إخراجها من هذا المجال.

خط أنابيب السوميد وقناة السويس:

اتجه التفكير لإنشاء هذا الخط بعد إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ خاصة بعد أن اتجهت إسرائيل لإنشاء خط أنابيب لنقل البترول الخام من ايلات (على خليج العقبة) إلى ميناء اشدود (على البحر المتوسط) ثم بالناقلات إلى ما وراء في الشمال والغرب^(٤٨).

وسوميد وقناة السويس يستخدمان في نقل بترول الخليج العربي إلى حوض البحر المتوسط ومنه يواصل البترول طريقه إلى أسواق أوروبا الغربية وأمريكا اللاتينية .

كانت المسارات المقترحة لخط السوميد : ١ - من (شرقي قناة السويس) أو بين السويس ودمياط أو بين عين السخنة (على خليج السويس) وسيدى كرير (غربي الاسكندرية) . ووقع الاختيار على المسار الأخير^(٤٩).

وفى ٢٩ / ٩ / ١٩٧٣ تم توقيع عقد تأسيس الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد) بين كل من : السعودية وقطر والكويت ودولة الإمارات العربية وجمهورية مصر العربية.

واعتمد مجلس الشعب المصرى هذا المشروع فى ٣١ يناير ١٩٧٤ وفقاً للقانون رقم ٧ لسنة ١٩٧٤ بحيث يتم تنفيذه على ثلاث مراحل ، الأولى بطاقة ٤٠ مليون طن سنوياً ، والثانية بطاقة ٨٠ مليون طن سنوياً ، والثالثة بطاقة ١١٧ مليون طن سنوياً .

وتكلف المشروع ٥٠٠ مليون دولار ومدة الشركة ٢٧ عاماً على أن تدفع للحكومة المصرية رسماً للعبور البترولى قدره ٢٧,٧٨ ٪ من أجرة النقل بين المناطق المنتجة له ومناطق استهلاكه. وتبدأ الأنابيب من انعين السخنة - على خليج السويس جنوبى مدينة السويس بحوالى ٢٧ كم - وينتهى الخط عند سيدى كبرى ، غربى الإسكندرية بحوالى ٢٨ كم . ويبلغ طول خط الأنابيب ٣٢٠ كم وقطر الخط ٤٢ بوصة (٥٠).

وقد بدأ تشغيل خط السوميد عام ١٩٧٧ ، باستخدام أحد الأنبوبين ، كما بدأ تشغيل الأنبوب الثانى فى مطلع عام ١٩٨٠ (٥١).

ويساهم سوميد فى دعم الاقتصاد المصرى ، وتعتبر عائداته مصدراً من مصادر النقد الأجنبى وتحصل مصر على حوالى ٨٠ ٪ من عائداته بالنقد الأجنبى كالاتى :

٥٠ ٪ من صافى الربح كشريك

٢٧,٧٨ ٪ من رسوم نقل الخام وضريبة الأرباح التجارية والصناعية من صافى الربح .

٢ ٪ رسم تنمية من صافى الربح.

وقد سددت سوميد إلى مصر رسوم عبور بلغت آخر ديسمبر لسنة ١٩٩٣ نحو ٤٦٠ مليون دولار .

والقدرة التنافسية للخط كبيرة فالارتباطات التى تمت لاستخدامه قد تجاوزت الطاقة الكاملة له وهى ٨٠ مليون طن سنوياً ، وكان من نتيجة زيادة الإقبال على الخط أن تم مد خط آخر محازياً لخط السوميد وتكلفة نقل البرميل كالاتى :

النقل بحراً من الخليج العربى إلى السويس ١٢ سنتاً

رسوم المرور التقديرى فى الخط ٢٠ سنتاً

النقل بحراً من الإسكندرية إلى جنوب أوربا ١٣ سنتاً

المجموع ٤٥ سنتاً

خطة الانابيب في الشرق الأوسط، والطاقت المحلية والكميات المنقولة عبرها

- قبال الفترة من عام ٨٩ وحتى عام ١٩٩٨

ملاحظات	كميات البترول المنقولة عبر هذه الخطوط										طاقة الخط	الخط
	٩٨	٩٧	٩٦	٩٥	٩٤	٩٣	٩٢	٩١	٩٠	٨٩		
مغلق منذ أغسطس ٩٠ مغلق منذ أغسطس ٩٠ وتم إعادة افتتاحه أو أضر عام ٩٦ يستخدم نسبة بسيطة منه في النقل الداخلي	-	-	-	-	-	-	-	-	٢٥,٨١٣,٩	٨٢	- IPSA 1/2000 - السعودية (الرميلة) (بنبع) العراق (كركوك) - تركيا (دوريتول) إيلات - اشكيلون ** باسرائيل (TIP)	
	٧٢,٠	٧٢,٠	٧٢	٧٢	٧٢,٠	٧٣,٤	٧٠,١	٦٦,٠	٥٢,٠	٤٩,٥	٢٤٠	- Petrolane بالسعودية السوميل بهجر
	١١٧,٥	١١٧,٥	١١٧,٣	١٠٧,١	٧٩,٨	٨١,٧	٧٥,٨	٧٩,٦	٥٨,٨	٧٤,٠	١٢٠	
	٤٥,٠	١٨,٥	-	-	-	-	-	-	٤٥,٠	٧٩,٩	٧٥	
مغلق منذ عام ٨٢	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٦٠	العراق (كركوك) - سوريا (بانياس)
مغلق منذ عام ٨٢	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٢٢,٥	العراق (كركوك) - لبنان (طرابلس)
مغلق منذ عام ٨٣	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٢٥	السعودية - لبنان (زهران) TAP (راس تنورة)
	٢٢٤,٥	٢٠٨,٠	١٨٩,٣	١٧٩,١	١٥١,٨	١٥٥,٦	١٤٦,٥	١٤٥,٦	١٨١,٦	٢٣٢,٣	٦٦٩,٥	إجمالي
												* غير معلن .

** يخطط الإسرائيلي (TIP) للوصول بطاقته إلى مليون طن سنويا
المصدر : . - Drewry Tanker Market Quarterly Report Apr 99

بشما نجد تكلفة نقل البرميل بحرا حول رأس الرجاء الصالح لأوروبا = ٦٠ سنتا . وعلى هذا يوفر خط سوميد فى التكاليف ويتغلب على مشكلة عجز قناة السويس عن استقبال الناقلات العملاقة حتى تستطيع هذه تسليم حمولاتها للخط عند السويس، لينقلها بدوره إلى شاطئ البحر المتوسط. وهو أيضا يتيح الفرصة للناقلات العملاقة أن توزع حمولاتها على ناقلات أصغر عند الطرف الآخر حسب حاجة السوق^(٥٢).

وتمثل البترول السعودى النصيب الأكبر من إجمالى كمية الخامات البترولية المارة عبر السوميد بنسبة ٥٦٪.

وخط السوميد يعتبر عنصر أمان للمنتجين العرب ولمصر كبديل لقناة السويس فى حالة تعطلها فى أى وقت . ويجب النظر إلى القضية من وجهة الاقتصاد الكلى - Macro Economic وليس من وجهة نظر الاقتصاد الجزئى Micro Economic والاثنان رافدان يصبان فى الاقتصاد المصرى معا^(٥٣).

واستمرار ملكية بعض الدول العربية المصدرة للبترول فى خط أنابيب سوميد هو الضمان الوحيد والأكبر لنقل صادراته من البترول عبر وسائل النقل التى تمر فى شرايين نقل البترول المصرية البرية والبحرية. إن توقف الملاحة فى قناة السويس لبعض الوقت ، أو اضطراب الملاحة لأسباب سياسية أو أسباب عرضية عابرة ، مع عدم وجود بديل لخط أنابيب سوميد ، يؤدى إلى اللجوء إلى شرايين أخرى للنقل كالدوران حول رأس الرجاء الصالح أو إقامة خطوط أنابيب أخرى لتمر فى أراضي ومياه مصر الإقليمية. بدليل قيام إسرائيل بإقامة خط أنابيب إيلات- اشدود ، وحاولت جذب بترول الخليج العربى ولاسيما البترول الإيراني. والعائد الذى يدره خط سوميد ، هو عائد صافى يعود على الملاك العرب ومصر ، حيث تم استرداد رأس المال بالكامل خلال السنوات الأربع من بداية المشروع^(٥٤).

وهكذا تحولت سيدى كرير إلى مركز عالمى لتجارة البترول الدولية، وهناك أسعار معلنة لبيع البترول الخام (تسليم سيدى كرير) ، وبذلك أصبحت سيدى كرير بعد زيادة طاقتها إلى ١٢٠ مليون طن سنويا ميناء عالمى لتسويق بترول الخليج العربى .

التنسيق بين قناة السويس والسوميد :

يجرى التنسيق بين سلطات قناة السويس والسوميد ، فقد تقرر فى ١٧ يونيو ١٩٩٦ تشكيل لجنة مشتركة من المختصين بهيئة قناة السويس ووزارة البترول للتنسيق والتكامل بين

قناة السويس وخطوط السوميد، لكي لا يسمع للسفن ذات الغاطس الذي يسمع لها بعبور القناة وهي بكامل حمولتها ، أن تفرغ في السخنة . وبذلك يستقبل خط السوميد الناقلات العملاقة التي لا تستطيع عبور قناة السويس ، وأيضا التنسيق بتخفيف الحمولة في السخنة ثم عبور قناة السويس.

ولاشك إنه بمراجعة البيان الإحصائي (ص ٤٧) لكميات البترول الخام التي عبرت قناة السويس منذ الستينيات وحتى الآن نجد انخفاضا حادا في كميات البترول الخام التي بلغت ذروتها قبل إغلاق القناة. ففي عام ١٩٦٥ بلغت كميات البترول الخام التي عبرت من الجنوب للشمال ١٤٣,٧ مليون طن تمثل ٦٣,٧٪ من إجمالي البضائع المارة في قناة السويس، بينما في عام ١٩٩٩ بلغت كمية البترول الخام الذي عبر القناة من الجنوب للشمال ٩,٣ مليون طن تمثل فقط ٣٪ من إجمال الحمولات العابرة في القناة.

تطور حركة نقل البترول الخام في قناة السويس

من الجنوب إلى الشمال (١٩٦٠-١٩٩٩)

بالمليون طن	بالمليون طن	بالمليون طن	بالمليون طن	بالمليون طن	بالمليون طن	بالمليون طن	بالمليون طن
السنة	كمية البترول الخام من الجنوب للشمال	إجمالي حمولة البضائع العابرة للقناة من الشمال والجنوب	النسبة المئوية %	السنة	كمية البترول الخام من الجنوب للشمال	إجمالي حمولة البضائع العابرة للقناة من الشمال والجنوب	النسبة المئوية %
١٩٦٠	١٠٣.٢٨١	١٦٨.٢٨١	٦١.٤	١٩٨٦	٦٥.٣٨٦	٢٦٢.٤٤٨	٢١.٣
١٩٦٤	١٣٢.٦٨٥	٢١٠.٩٨١	٦٢.٩	*١٩٨٧	٤٨.٧٥٦	٢٥٦.٩٣٥	١٨.٩
١٩٦٥	١٤٣.٦٦٤	٢٢٥.٤٤٢	٦٣.٧	١٩٨٨	٣٥.٠١١	٢٥٩.٤٩٤	١٣.٥
١٩٦٦	١٦٦.٧١٨	٢٤١.٨٩٣	٦٨.٩	١٩٨٩	٣٥.٣٥٥	٢٦٥.٨١٩	١٣.٣
*١٩٧٦	٢٣.٩٢٦	١١٧.٦٥٣	٢٠.٣	١٩٩٠	٤١.٨٨٥	٢٧١.٨٨١	١٥.٤
١٩٧٧	٢٣.٩١٣	١٢٨.٦٧١	١٨.٥	***١٩٩١	٥٠.٤٠٥	٢٧٢.٥٤٢	١٨.٥
١٩٧٨	٢٠.٩٩٧	١٤٩.٧٧٩	١٤.٠	١٩٩٢	٥٠.٥٠٣	٢٧٥.٠٢٧	١٨.٤
١٩٧٩	٢٠.٢٢٥	١٦٠.٦٤٩	١٢.٦	١٩٩٣	٤١.٢٦٩	٢٩٦.٩١٤	١٣.٩
١٩٨٠	١٩.٠٧٧	١٧٦.٣٠٠	١٠.٨	١٩٩٤	٣٣.٢٣٥	٢٨٩.٩٥٥	١١.٥
١٩٨١	٢٥.٦٢٤	١٩٦.٤٢٨	١٣.٠	١٩٩٥	١٩.٢٩٤	٢٩٣.١٢٤	٦.٦
١٩٨٢	٤٩.٠٧٤	٢٣١.٣٩٣	٢٤.٢	١٩٩٦	١٢.٨١٩	٢٨٢.٠١٥	٤.٥
١٩٨٣	٦٣.٧٥٦	٢٥٦.٧٠٥	٢٤.٨	١٩٩٧	١٣.٠٠١	٢٩٥.٩٠٤	٤.٤
١٩٨٤	٦٤.٢٤٨	٢٦٣.٧٢٨	٢٤.٤	١٩٩٨	١٦.٣٨٠	٢٧٨.٤٧٥	٥.٩
١٩٨٥	٥٤.٧٨٢	٢٥٧.٥٩٦	٢١.٣	١٩٩٩	٩.٢٥٦	٣٠٦.٦٧٠	٣.٠

خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط:

يوضح الجدول السابق خطوط الأنابيب المختلفة بمنطقة الشرق الأوسط والطاقت الحالية لها، والكميات المنقولة عبر تلك الخطوط خلال الفترة من عام ١٩٨٩ حتى عام ١٩٩٨ .

ومن هنا نجد تزايد كميات البترول المنقولة عبر خط أنابيب بترول بالسعودية وخاصة في الفترة من ٨٩ وحتى عام ١٩٩٣ نتيجة لزيادة استخدامه كخط بديل للناقلات، خاصة في حالات التوتر بالمنطقة . كذلك تزايد كميات البترول الخام المنقولة عبر خط أنابيب السوميد خاصة بعد زيادة طاقته التي وصلت إلى ١٢٠ مليون طن في السنة.

وكان قد تم غلق أنابيب بترول العراق - تركيا منذ أغسطس ١٩٩٠، ضمن العقوبات التي فرضتها الأمم المتحدة على العراق من جراء احتلاله للكويت . وكذلك خط ١/٢ IPSA . وقد أجريت مفاوضات بين العراق والأمم المتحدة حول استئناف إنتاج العراق للبترول بما يعادل ١.٦ بليون دولار .

كذلك قام الخط الإسرائيلي: (إيلات - عسقلان) بضخ كميات لا بأس بها من البترول خاصة البترول الإيراني والبترول المصري الثقيل الذي يصعب ضخه عبر السوميد. ومن هنا تفكر إسرائيل في مضاعفة سعة الخط لتصل إلى ٦٠ مليون طن سنويا بدلا من ٤٥ مليون طن حاليا. بل وتفكر في مد خط آخر مستقبلا من ينبع . (وذلك اعتمادا على المناخ السياسي في المنطقة) كما تفكر أيضا في بناء طرف آخر للخط في غزة.

بالإضافة إلى هذه الخطوط هناك مشروعات مستقبلية لخطوط أنابيب حديثة في إيران، سوف يكون لها أثرها في قناة السويس وهي:

- خط أنابيب من خوسرتان (إيران) - إسكندرونه (تركيا) تبلغ طاقته ٥٠ مليون طن سنويا .

- خط أنابيب من إيران إلى باطوم (باتومي Batumi) على البحر الأسود بطاقة تتراوح ما بين ١٠-٣٥ مليون طن سنويا .

- خط أنابيب للغاز من إيران إلى تركيا لنقل ٥٠ مليون متر مكعب من الغاز الإيراني سنويا وربط هذا الخط بشبكة أنابيب (الغاز) في أوروبا عبر كل من اليونان وتركيا.

وإذا حدث سلام بين الدول العربية وإسرائيل وتحللت الدول العربية من المقاطعة الاقتصادية لإسرائيل فإن أنابيب الشرق الأوسط بالإضافة إلى خطوط الأنابيب المزمع إنشائها بإسرائيل سوف تلعب دورا كبيرا منافسا لقناة السويس .

مشروع خط أنابيب البترول عبر أفريقيا (Tran- Africa Pipe):

تعريف بالخط:

- ١- سيقوم الخط بنقل البترول من البحر الأحمر إلى المحيط الأطلنطي عبر إفريقيا، وسيبدأ من ميناء قرب بورسودان على البحر الأحمر، مخترق السودان وأفريقيا الوسطى والكاميرون إلى ميناء دوالا على المحيط الأطلسي.
- ٢- بدأت فكرة إنشاء الخط أثناء غلق قناة السويس بعد حرب ١٩٦٧ لدى مجموعة من المستثمرين وذلك لضمان تدفق البترول إلى أسواق غرب من الخليج العربي وتفادي مشاكل الحروب في المنطقة وخفض تكلفة نقل البترول بالمقارنة بالنقل البحري.
- ٣- يبلغ طول الخط ٣٦٠٠ كم ويتكون من خطين من الأنابيب قطر ٥٦ بوصة لكل خط وبطاقة قصوى ٤ مليون برميل يوميا (حوالي ٢٠٠ مليون طن سنويا).
- ٤- ستقوم شركة أمريكية بتنفيذ الخط، وتسبب معنيا أفريقيا ودول السوق الأوروبية. وخطط للعمل في إنشائه عام ١٩٨٥ ويستغرق حوالي ١٠ سنوات. ووقعت حكومة السودان عقدا مع الشركة الأمريكية في يوليو ١٩٨٤ وذلك للبدء في المرحلة الأولى من الخط داخل السودان.

طبيعة الخط ودوره :

- ١- يعتبر تنفيذ هذا الخط بديلا استراتيجيا لقناة السويس وخط السوميد ، إلى جانب أنه منافس لهما ، خاصة بالنسبة للبترول المتجه من الخليج العربي إلى أمريكا والكاربي كما أن الخط سيكون البديل الاقتصادي لطريق رأس الرجاء الصالح.
- ٢- وحتى يمكن لهذا الخط تفادي مخاطر الحروب في منطقة الخليج العربي ، فإنه يجب نقل البترول إلى مدخله على البحر الأحمر ، ومن خلال السعودية بخط أنابيب آخر ، وليكن خط بترولين الذي يصب في ينبع التي تبعد عن بداية خط «عبر أفريقيا» عند بورسودان بحوالي ٣٢٠ ميل بحري ، يمكن النقل خلالها بالناقلات ، على أن ذلك يستلزم زيادة طاقة خط «بترولين» لتتناسب مع طاقة الخط المقترح . ولكن وصول البترول من الخليج العربي خلال خط بترولين إلى ينبع ، يجعل من قناة السويس - أو سوميد - الطريق الأكثر اقتصادا من خط «عبر أفريقيا» أو رأس الرجاء الصالح .
- ٣- تبلغ طاقة الخط ٢٠٠ مليون طن سنويا ، في حين بلغت صادرات الخليج العربي في عام ١٩٨٣ للبحر المتوسط ٣٨ مليون طن وإلى شاطئ غرب أوروبا ١٠٤ مليون طن وإلى

أمريكا الشمالية ٢٥ مليون طن . أى أن طاقة الخط يمكن أن تستوعب كل صادرات الخليج إلى الغرب دون اعتبارا لطاقة طرق النقل الأخرى بالمنطقة.

٤- سيساهم الخط فى زيادة الفائض فى سوق الناقلات والذي بلغ عام ١٩٨٣ حوالى ١٣٠ مليون طن.

٥- تصل المبالغ التى ستدفع للدول الثلاث التى سيمر خلالها خط «عبر أفريقيا» كرسوم لتواجد الخط بأراضيها حوالى ١٢٠ مليون دولار مما سيحمل طن البترول المار فى الخط حوالى ٦ . . دولار لتغطية تلك المبالغ فقط.

كما أن تكاليف التشغيل لهذا الخط عالية بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف الإنشاء (١.٠ مليار دولار) هذا عدا ضرورة ملء الخط بالبترول قبل تشغيله ، مما سيضيف حوالى ٢.٥ مليار دولار أخرى إلى تكاليف الإنشاء ، ويتطلب هذا فرض رسوم عالية للخط بالمقارنة برسوم خطوط الأنابيب لتغطية كل تلك المصاريف وإعطاء عائد معقول على رأس المال.

تأثير الخط «عبر أفريقيا» على قناة السويس:

١- سوف يجذب كميات البترول التى تعبر القناة متجهة من الخليج العربى إلى أمريكا ، بما يوفره هذا الخط فى تكاليف النقل إلى تلك المنطقة خاصة بالنسبة لأحجام الناقلات الصغيرة والمتوسطة الحجم. وهى الأحجام التى تمر فى قناة السويس.

٢- أن حركة مرور الناقلات الفارغة العائدة عن طريق القناة إلى الخليج يمكن أن ينخفض عددها نتيجة تشغيل هذا الخط .

٣- أن زيادة الفائض فى سوق الناقلات الصغيرة والمتوسطة والتى سيسببها إنشاء الخط ستؤدى إلى كساد سوق تلك الأحجام من الناقلات ، وهبوط قيم نولون تأجيرها ، مما سيستدعى تخفيض رسوم عبور تلك الناقلات فى القناة حتى تستطيع منافسة «خط عبر إفريقيا».

٤- إن تنفيذ خط «عبر أفريقيا» يعتبر اختصارا لعملية الدوران حول رأس الرجاء خاصة للناقلات المتجهة إلى أمريكا والكاريبى ، وهو يعد بديلا استراتيجيا لابديلا اقتصاديا للقناة وسوميد .

٥- إن الخط يمكنه جذب البترول المتجه من الخليج العربى إلى أمريكا والكاريبى والذي يمر عبر القناة وسوميد .

٦- إن الطاقة الحالية والمستقبلية لخطوط أنابيب البترول العاملة فى الشرق الأوسط تكفى لنقل كل صادرات المنطقة إلى الغرب بصرف النظر عن طرق النقل البحرى الأخرى.

الهوامش

- ١- (1883) 17 Egypt. Parl. Papers. 1882 . 12 . 22 . Lond. to Granville (رئيس مجموعة ملاك السفن البريطانية) Green
- No. 13, 14 , 20 , 22 .
- ٢- Lord Napier to Granville . Lond . 2-12 - 1883 Parl . Papers Egypt 17 (1883) No . 26 .
- ٣- Ibid .
- ٤- Hansard Parliamentary Debates. July 30 , 1883 vol . 281 .
- ٥- Ibid .
- ٦- P. R. O. CAB. 37 9/ 103- November 4, 1882 (Secret) .
- ٧- Bulletin Decadaire , Octo. 12 . 1883 No . 389 . Quoting Economic Francais
- ٨- Ibid . No . 388 .
- ٩- Parl . Paper . Egypt. 3 (1884) . No . 24 .
- ١٠- Henry . J. Rouse , The sotry of another Suez Canal . London . 1896 . p. 33 .
- ١١- Ibid . p. 39 .
- وأنظر الخريطة الموجودة بصفحة (٨) عن خط سير هذه القناة المقترحة .
- ١٢- لمزيد من التفاصيل حول مشروع تالابوت أنظر كتاب : محمود صالح منسى ، مشروع قناة السويس، ص ١١٩ .
- ١٣- Rouse, Op. cit, p. 53 .
- ١٤- Ibid. pp. 59 , 67 .
- ١٥- Ibid . pp. 150 . 154 .
- ١٦- الريان وليان آلين W. allen R.N ألف كتاباً عام ١٨٥٥ بعنوان :
The dead sea , A new route to INDIA
- راجع Wilson Arnold , The Suez Canal, its pasx present And future . London. 1939 , pp. 65,81 .
- ١٧- Farnie , East and West of Suez., p. 318 .
- ١٨- Mackenzie Wallace , pp 516-7 .

١٩- مذكرات هرتزل عن مصطفى كامل، ٢٤ مارس ١٨٩٧- انظر يوميات هرتزل : أنيس صايغ . ص ٦٢-٦٣ . ملف وثائق القضية الفلسطينية، ص ٧٣ .

وانظر أيضاً : Farnie, Op. cit., p. 456 .

-٢٠. Ibid . p. 456 .

-٢١ Ibid, p. 466 .

-٢٢ Ibid .

٢٣- د. غازي إسماعيل رابعة ، الأبعاد السياسية والاقتصادية لمشروع قناة البحرين، مجلة السياسة الدولية، العدد رقم ٨٣ يناير ١٩٨٦، ص ٦٠ .

-٢٤ المصدر السابق .

٢٥- سليمان الشيخ ، قناة البحرين خطر إسرائيلي قادم، دراسة استطلاعية بمجلة العربي العدد ٣٢٣ أكتوبر ١٩٨٥، ص ١٢٩-١٣٠ .

-٢٦ غازي إبراهيم رابعة ، مرجع سابق ، ص ٦٣ .

-٢٧ المرجع السابق.

-٢٨ سليمان الشيخ ، مجلة العربي العدد ٣٢٣ ، أكتوبر ١٩٨٥، ص ١١٧ .

-٢٩ Mark Strake, Cape to Cairo, p. cf- Wilson, Op cit, pp. 41-42 .

٣- Earl Edward, Turkey the Great Powers and the Bagdad railway . A study of Imperialism . Russel. Lond 1966 . pp. 177-178 .

-٣١ محمد مصطفى صفوت ، إنجلترا وقناة السويس، ص ١١٤-١١٥ .

-٣٢ Thomas Moon Parker , Imperialism and world Politics. N.Y. 1942 . p. 190 .

-٣٣ Ibid , pp. 191-192 .

-٣٤ Fredric Austin OGG, Economic Development of Modern Europe. N. Y. 1929 . pp. 321-322 .

-٣٥ د. محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية بيروت (ب.ت) ، ص ٣٢٧ .

-٣٦ Krause , Alexi, Pussia in Asia , A record study , (1588-1899) London . 1899 pp. 196-217 .

-٣٧ Patric . M. Alderton , Sea Transport, Operation and Economics. p. 81 .

-٣٨ Containerization international, Febuary 1984 .

Containerization International Magazine, January 1992 .

-٣٩

Lloyd's List , 57-90 .

-٤٠

Lloyd's List, 18 . 3 . 1992 .

-٤١

٤٢- د. جابر سعيد عوض ، الجسر القارى الأورو - آسيوى الثانى (طريق الحرير الجديد) ، بحث ألقى فى ندوة بيورسعيد ، (مارس ٢٠٠٠) .

٤٣- لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس، رسالة دكتوراه من آداب الاسكندرية ١٩٨١، ص ص ٣٨٠-٣٨١

٤٤- المرجع السابق ، ص ص ٣٨٤-٥ - ٤ .

BP, Statistical Review, Energy - 1981 , p 18 .

-٤٥

Ibid .

-٤٦

Ibid . p. 4 .

-٤٧

٤٨- اقترح شاه إيران، فى وقت لاحق، إنشاء خط أنابيب بين السويس وبيورسعيد ولكنه لم يخرج لحيز التنفيذ لا مع شاه إيران ولا مع غيره، ولايمصر وحدها خاصة وأن افتتاح قناة السويس ١٩٧٥ ثم تطويرها بعد ذلك قد أظهر بوضوح أنها كافية للوفاء بالخدمة ، وما يعود على مصر بأقصى الربح وبأقل النفقات .

٤٩- د. محمد عبد المجيد عامر: مشاكل نقل البترول. منشأة المعارف الإسكندرية ١٩٨٢، ص ٨٢ .

٥٠- محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحرى، الإسكندرية ١٩٨٥، ص ٢٨٦ .

٥١- د. محمد عبد المجيد عامر ، مرجع سابق، ص ٨٤ .

٥٢- د. صديق عفيفى، تسويق البترول ، ص ص ٤٨٠-٤٨١ .

٥٣- مجلة البترول - العدد الرابع ١٩٩١ ص ١٦ .

٥٤- المرجع السابق ، ص ١٧ .

مراجع البحث

وثائق غير منشورة :

باللغة الإنجليزية :

a- (Turkey) F.O. 78 Series .

Diplomatic Correspondence between Foreign Office and British Agency . Cairo (1877-1905) .

Public Record Office. (P.R.O)

b- FO / 423 . " Suez Canal" P.R.O.

c- Cabinet Papers . 37 , 38 , P.R.O.

d- Ministry of Transport Document .

M. T. File. q. P.R.O .

وثائق منشورة :

أ- باللغة الأجنبية :

a- Document Diplomatiques Francais.)1871-1914) .

b- Hansard parliamentary Debates.

c- Parliamentary Papers Presented to both houses of parliament . By command of Her Majesty on Egypt's affairs .

Correspondence respecting the Suez Canal . Volumes (1883-1904) .

ب- باللغة العربية :

موسوعة القضية الفلسطينية - ملف وثائق وأوراق القضية الفلسطينية ج١ .

* الدوريات والصحف والأبحاث المنشورة:

أ- باللغة العربية :

- نشرات هيئة قناة السويس السنوية والشهرية.

- مجلة البترول .

- مجلة العربي العدد ٣٢٣ .

- مجلة كلية الآداب بالقاهرة مجلد ١٨ العدد ٢ ديسمبر ١٩٥٦ (مقال عن نقل البترول

في قناة السويس) .

- مجلة السياسة الدولية العدد ٨٣ (يناير ١٩٨٦) (مقال د. غازى إسماعيل ربايعه .
الأبعاد السياسية والاقتصادية لمشروع قناة البحرين) .

ب- باللغة الأجنبية :

- 1- British Petroleum Statistical Review . Energy .
- 2- Containerization International . Jan 1992 .
- 3- Le Canal De Suez . Bulletin Décadaire de la Compagnie Uninerselle du Canal .
- 4- Lloyd's list .
- 5- Insrop . Semi Annual Report . July 1994 . submitted to the Joint Research committee and the Stering committee of Sponsors.
- 6- Insrop . Project Catalogue 1994 .

* الكتب :

أ- باللغة العربية :

- ١- السيد حسين جلال (دكتور) ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس . (١٨٦٩-١٨٨٢) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٩ .
- ٢- _____ ، قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوربي . (١٨٨٢-١٩٠٤) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . سلسلة تاريخ المصريين رقم ٨٠ . القاهرة ١٩٩٥ .
- ٣- _____ ، السفينة وصناعة النقل البحرى . دار المعارف بالإسكندرية ١٩٨٦ .
- ٤- _____ ، قناة السويس والنقل البحرى العالمى . مجلة البحوث الاقتصادية بالأكاديمية العربية للنقل البحرى بالإسكندرية ١٩٨٥ .
- ٥- جاك تاجر وجورج جندى ، إسماعيل كما تصوره الوثائق . القاهرة ١٩٧٤ .
- ٦- جريفث تيلور ، الجغرافيا فى القرن العشرين . بقلم نخبة من العلماء . ترجمة د. محمد غلاب . ومحمد مرسى أبو الليل . الهيئة المصرية العامة للكتاب . القاهرة ١٩٨٧ .
- ٧- ف. يرخانوف ، ترجمة سامى عاشور ، الكشف السوفيتية فى القطب الشمالى . مطابع الناشر العربى - القاهرة . بدون تاريخ .

- ٨- محمد صديق عفيفى (دكتور) ، تسويق البترول .
- ٩- محمد سليمان هدى (دكتور) ، اقتصاديات النقل البحرى . دار الجامعات ١٩٨٥ .
- ١٠- محمد عبد المجيد عامر (دكتور) مشاكل نقل بترول العرب . منشأة المعارف ١٩٨٢ .
- ١١- مصطفى خليل (دكتور) ، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العالمى . ج١ منشأة المعارف الإسكندرية ١٩٧٠ .
- ١٢- محمد رياض (دكتور) جغرافية النقل . دار النهضة العربية بيروت . بدون تاريخ .
- ١٣- محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، إنجلترا وقناة السويس . ١٩٥٦ .

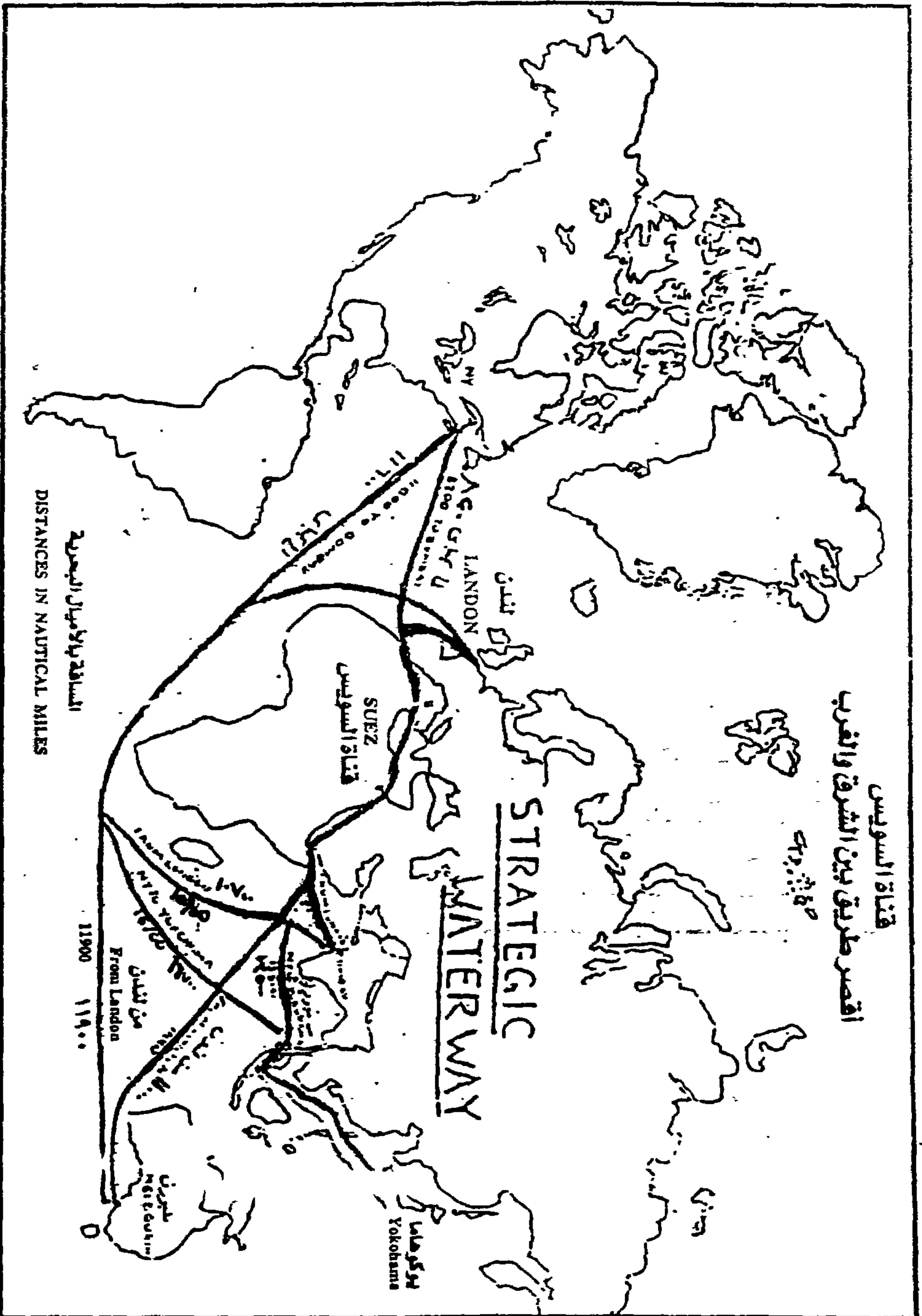
ب- باللغة الإنجليزية :

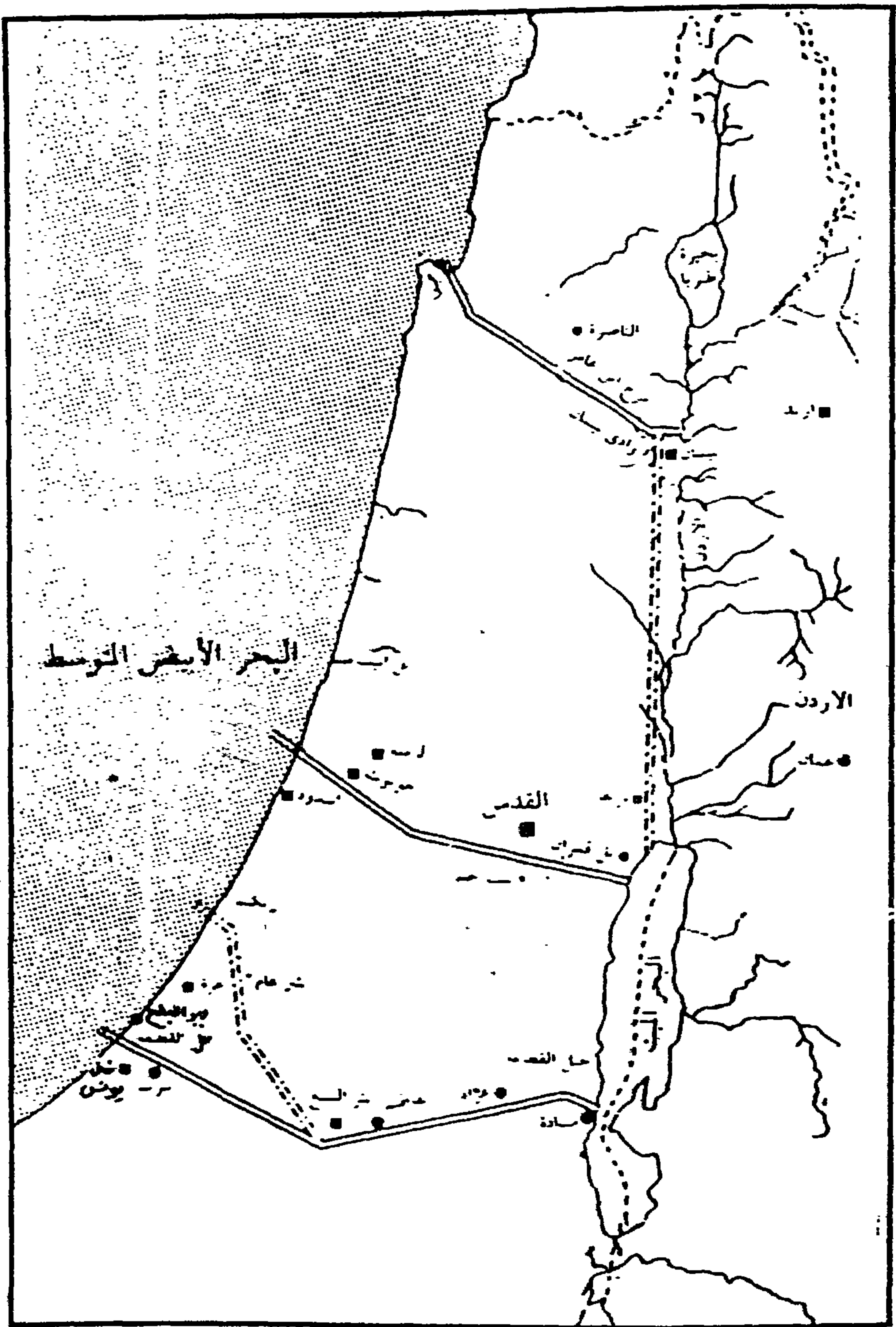
- 1-Alfred Dudly Evans, Transport its history and economics. London 1946 .
- 2- Day Clive, A History of commerce . London 1914 .
- 3- Earl Edward, Turkey the greet Powers and Bagdad Railway . A study in Imperialism . Russel . 1966 .
- 4- Farnie D., East and West of Suez . Suez Cana; and its history (1854-1956) oxford 1969 .
- 5- Fredric Austin OGG, Economic Development of Modern Europe. N.Y. 1929 .
- 6- Hallberg , Charles , the Suez Canal . Colombia- 1931 .
- 7- Henery . J. Rouse , the story of another Suez Canal. Lond . 1896 .
- 8- Moon, Parker Tomas . ph . D. Imperialism and World Politics. N.Y. 1942.
- 9- Wilson , Arnold , the Suez Canal, its past present and future . London . 1939 .

* إغلاق قناة السويس (حرب ١٩٦٧) وافتتاح الملاحة عام ١٩٧٥

** حرب الخليج الأولى

*** حرب الخليج الثانية





خريطة الخطوط الثلاثة لمشروع قناة البحرين

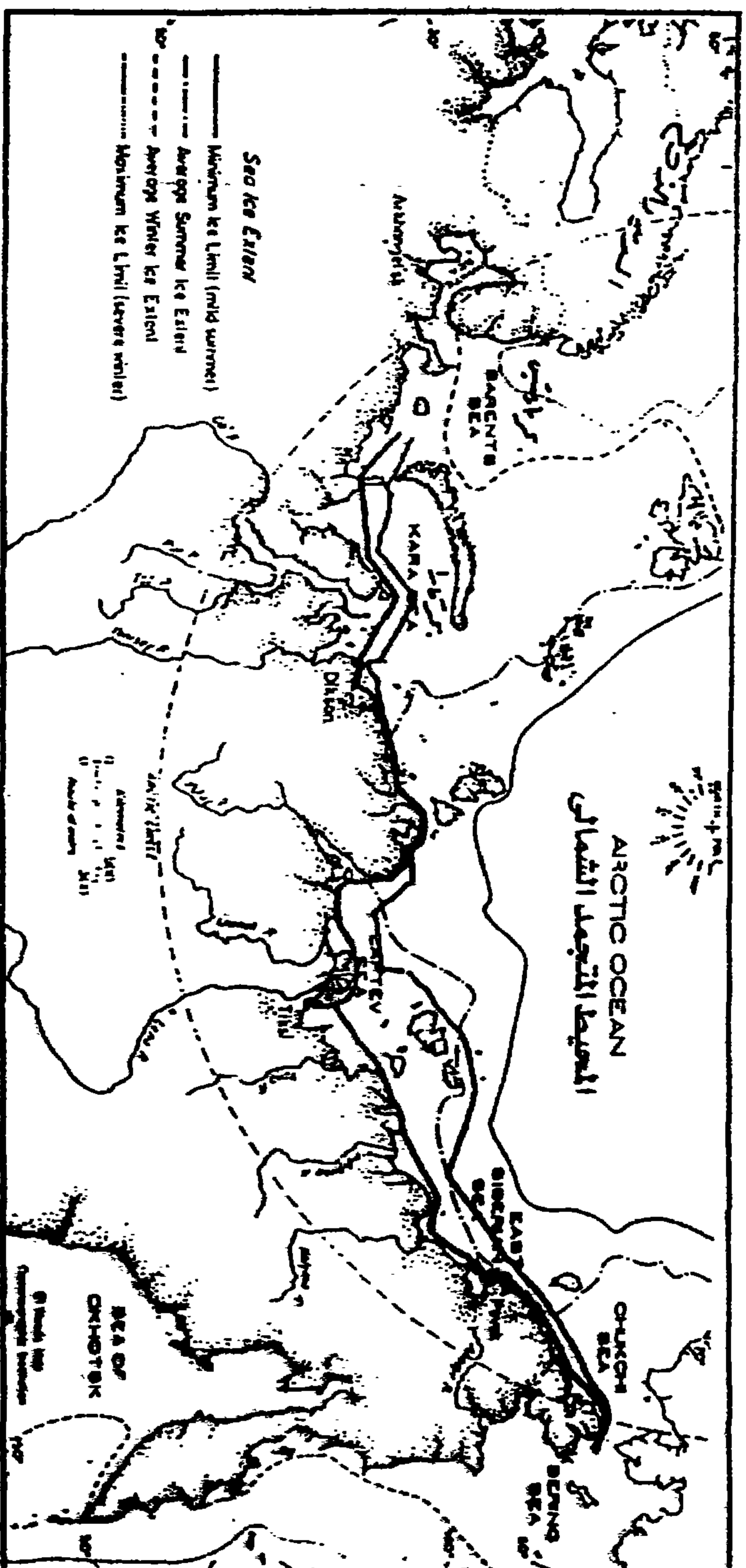
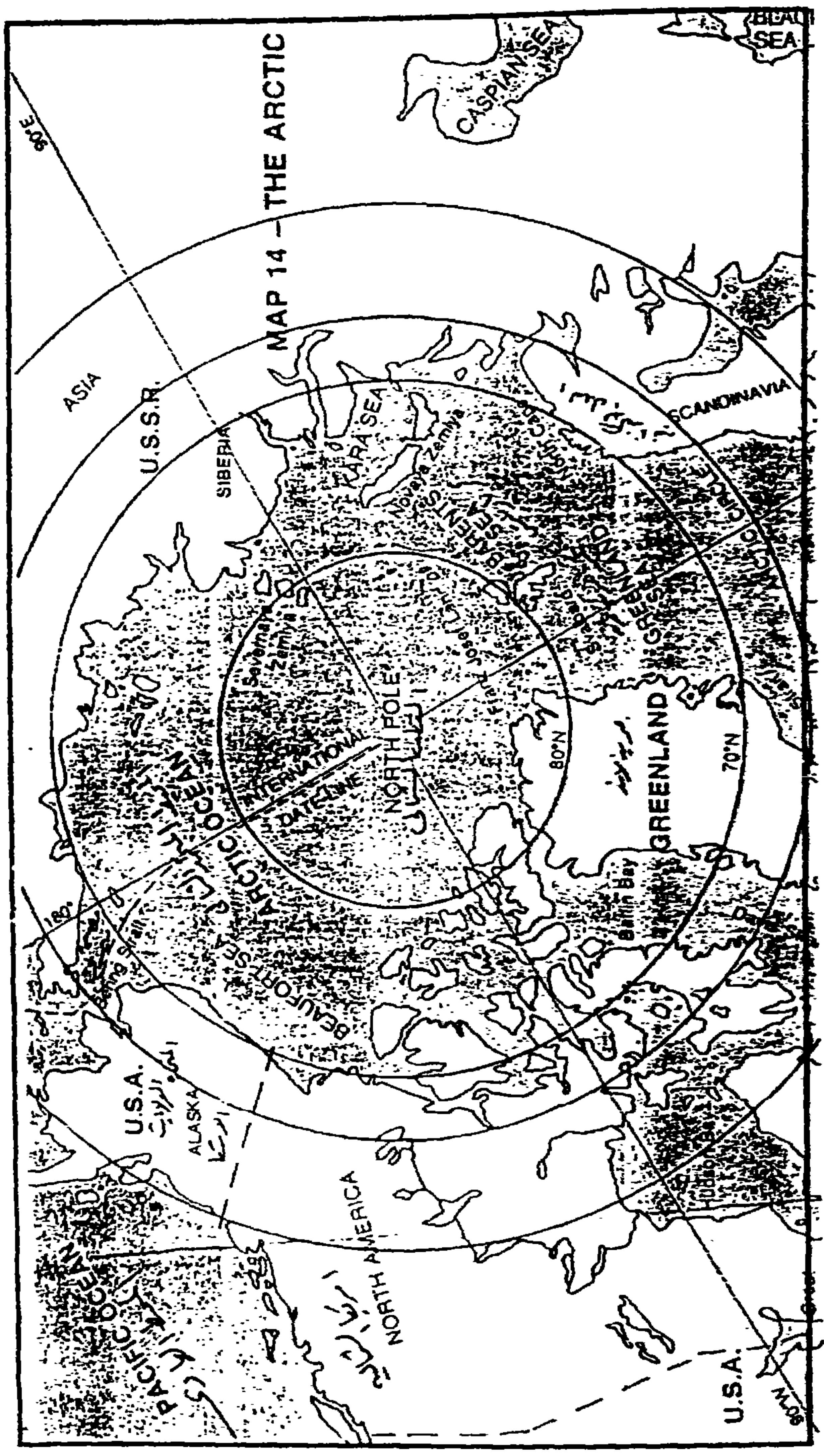


Figure 4.1 Average and extreme positions of sea ice extent throughout the Soviet maritime Arctic.

INSROP "مشروع قناة المحيط القطبي الشمالي"

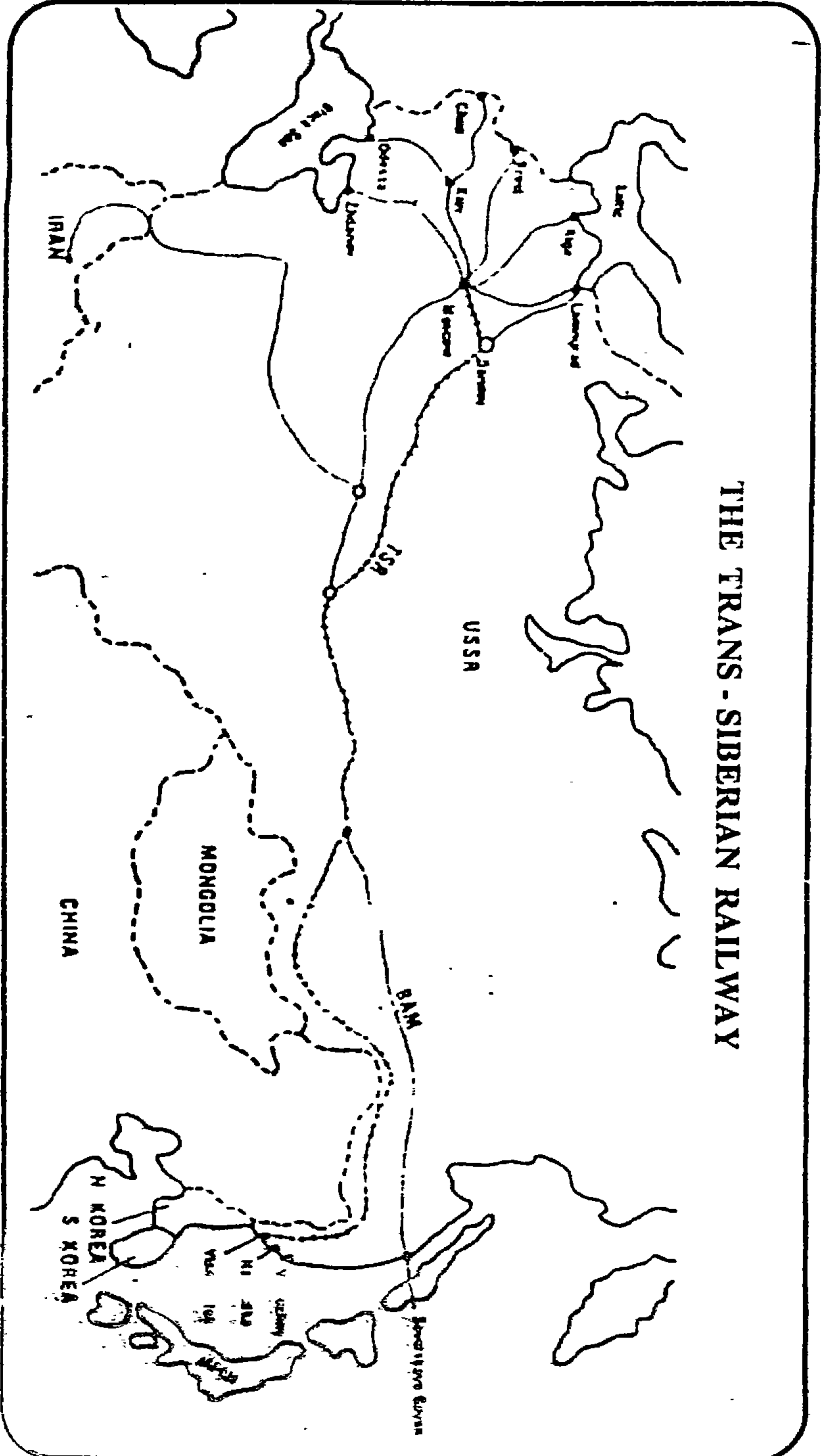
INTERNATIONAL NORTHERN SEAROUTE PROGRAMME

"الاول المواجهه لشرق" في اسفل العالم



خط سكة حديد سيبيريا

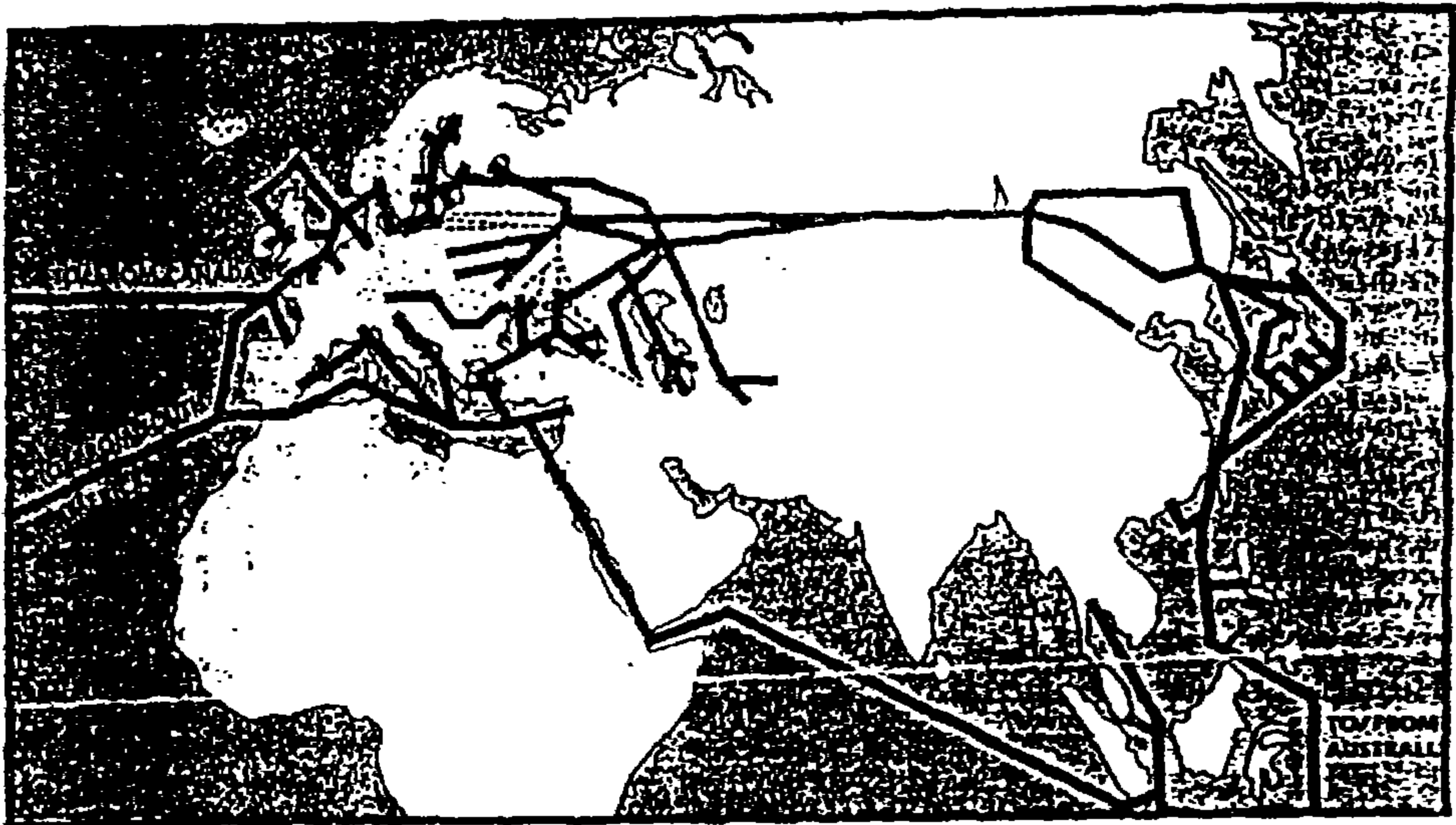
THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY



خطوط نقل الحاويات

بين قارات العالم براً وبحراً

CONTAINER TRANSPORT



Transsiberian Container-Service and Break Bulk-Services

Europe/Far East, Korea, Hong Kong, Taiwan, Japan, Philippines, Australia and New Zealand V.V.

Europe/South East Asia, Singapore, Malaysia, Indonesia V.V.

Afghanistan/Europe/Far East/South East Asia V.V.

Iran

Djulf, Anzali, Nowshar, Badjigiran, Astara

TSCS - Far East and South East Asia/Iran

TCCS - Europe, Canada, South America/Iran

CVBL - European coordinating and booking agent of the Caspian Volgo Balt Line

CVBL -

MCSL-

TANIS-

IRAN VIA TURKEY- Shipments from Europe to Iran via Turkey to all Iranian hinterland destinations.

SOUTH IRAN - P.G. -

Direct shipment worldwide from any places to South Iranian Ports.

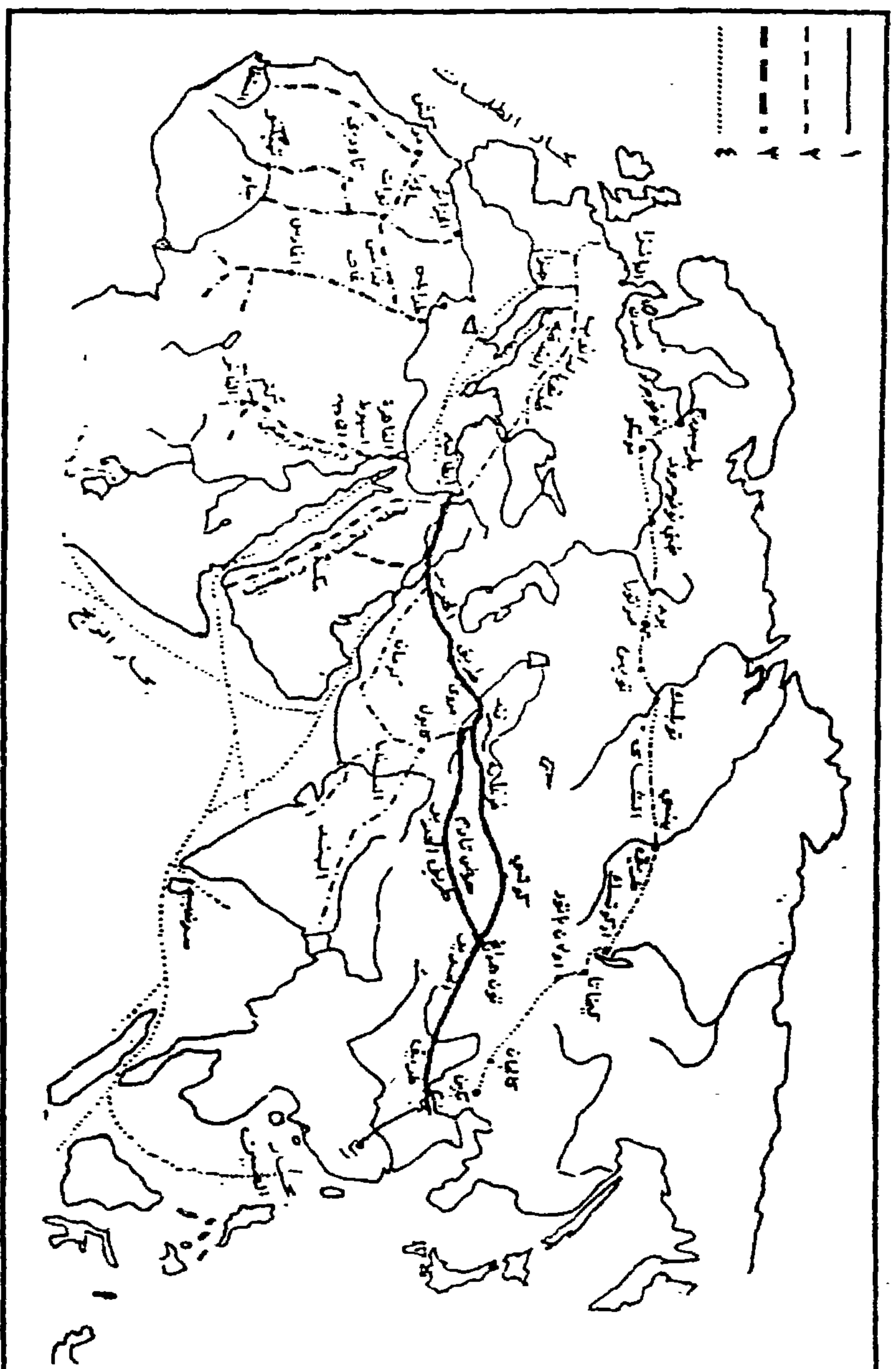
DIRECT RAIL TRANSPORTATION
From Europe to Iran

DIRECT TRUCK SERVICES
Europe/Iran.

Port agent in Hamburg for the Caspian Volgo Balt line.

General Agent of the Mediterranean Caspian Sea Line Turkey/Iran and booking agent from Spain, Italy, Yugoslavia, Greece to Iran.

South America and Canada as well as all other places of receipt worldwide per liner services to Iran.

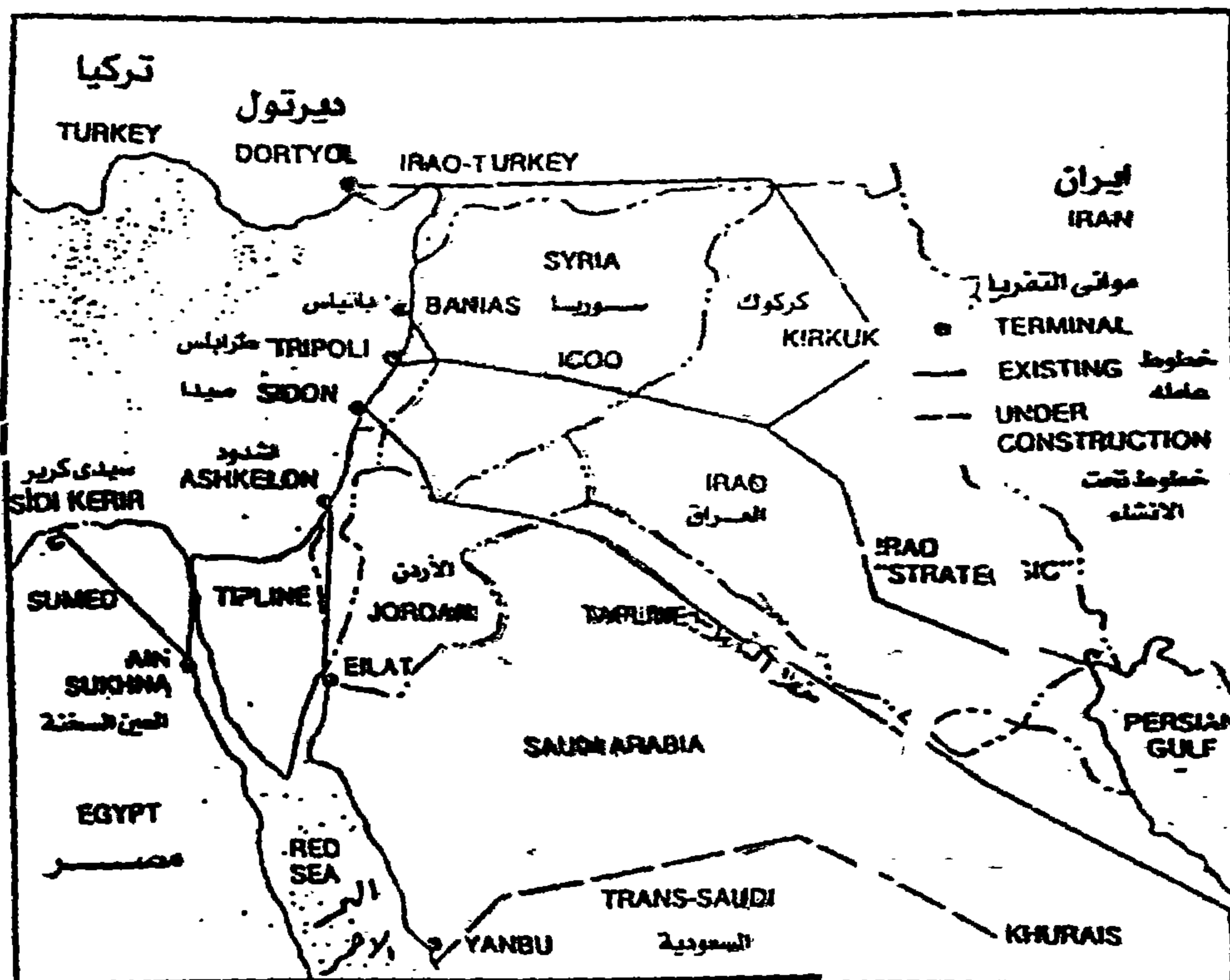


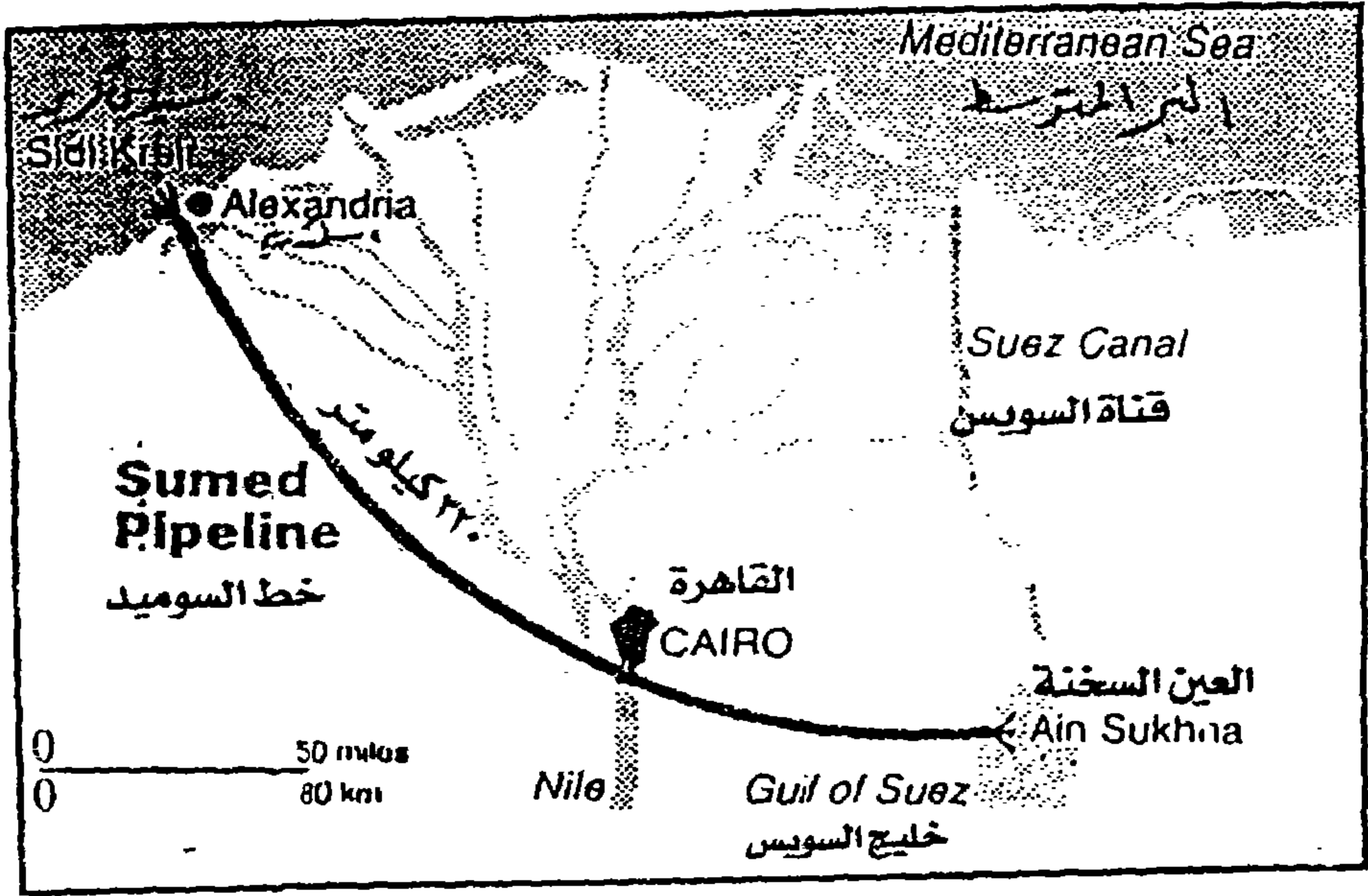
طرق الاتجار البرية والبحرية القديمة

- (١) طريق الحرير. (٢) الطرق العابرة للصحاري العربية والافريقية. (٣) طرق أخرى. (٤) طريق الشاي. (١٧٢).

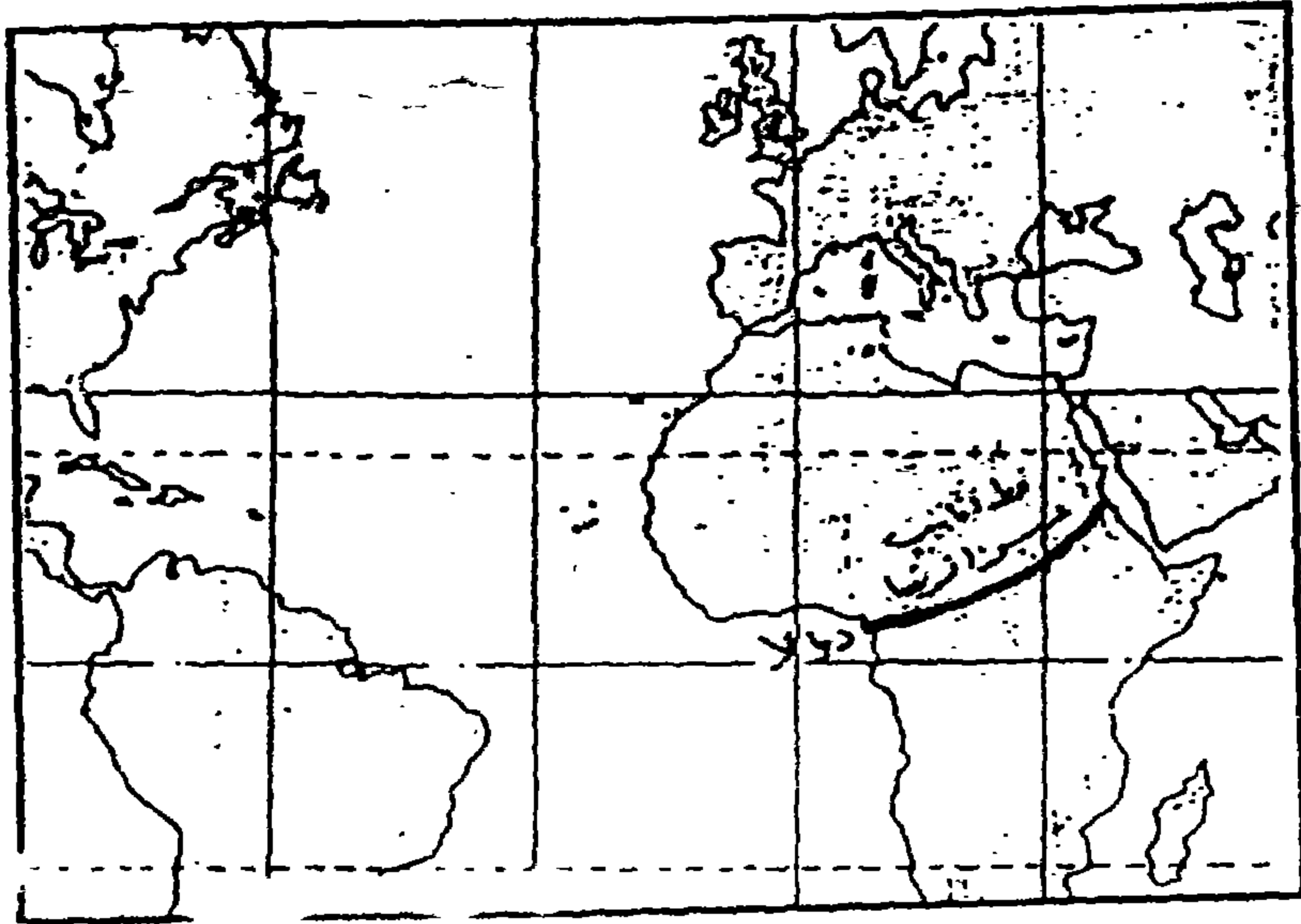
MIDDLE EAST PIPELINES

(١) خطوط أنابيب الشرق الأوسط





(٢) خط أنابيب السوميد



(٣) خط أنابيب البترول عبر أفريقيا

طول الخط = ٣٦٠٠ كيلومتر - طاقته = ٤ مليون برميل يومياً (٢٠٠ مليون طن تقريباً)
قرب بورسودان إلى ميناء دوالا على المحيط الأطلنطي

الدراسة الثالثة

دور قناة السويس في التطور الاقتصادي
لموانئ البحر الأحمر*

*تحت إشراف المؤرخين العرب بالقاهرة، ندوة "البحر الأحمر عبر عصور التاريخ"
(أكتوبر ٢٠٠٣).

جغرافية حوض البحر الأحمر:

تبلغ مساحة المسطح المائي لحوض البحر الأحمر 450 ألف كيلومتر مربع، ويبلغ متوسط عمقه حوالي 1610 قدم في حين يبلغ أقصى عمق له 7370 قدم تقريباً^(١).

وتبلغ أطوال سواحل البحر الأحمر 8530 كيلومتر ، منها 4318 كم (أي 50.6%) على الساحل الإفريقي ، 4212 كم (أي 49.4%) على الساحل الآسيوي ، وفق الجدول (١).

(جدول رقم ١)

أطوال سواحل البحر الأحمر موزعة على مستوى الدول^(٢)

(الطول بالكيلومتر)

السواحل الآسيوية		السواحل الأفريقية	
الدولة	طول الساحل	الدولة	طول الساحل
مصر	395	مصر	900
اليمن	1906	إريتريا	1150
المملكة العربية السعودية	1880	الصومال	1100
الأردن	26	السودان	853
فلسطين المحتلة	5	جيبوتي	314
الجملة	4212	الجملة	4318

ويتشعب البحر الأحمر في قمته إلى شعبتين: خليج مصر تجاه السويس وخليج العقبة تجاه الشام. فلكرض الزلوية إذن ليست مصر وحدها ولكن مصر والشام، وإن ذهب النقل الأكبر لمصر. ويلاحظ أن خليج السويس أطول من خليج العقبة.^(٣)

كذلك نجد الخلجان المنتشرة في السهول الساحلية على الجانبين: الأفريقي والآسيوي متعمقة في الداخل، فأدت إلى خلق موانئ مهمة مثل: مصوع وعصب في السهل الإريتري وكذلك ميناء جدة بالسعودية وميناء الحديدة وعدن باليمن. وانتشرت أمام هذه الخلجان المجموعات الجزرية الساحلية الهامة. وتمتاز هذه الأحواض البحرية بوجود مضائق هامة ممثلة في مضيق باب المندب جنوب البحر الأحمر، كما أن قناة السويس تمثل مداً صناعياً في لسان منخفض شمالي خليج السويس، ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، بحيث وصلت مياه المحيط الهندي الدافئة إلى مياه البحر المتوسط للمعتلة، مما أثرى الثروة السمكية للبحر الأحمر.^(٤)

* بالإضافة إلى طول سواحل الجزر الإرترية البالغة نحو 1083 كيلومتر .

**بالإضافة إلى سواحل الصومال على المحيط الهندي والبالغ طولها حوالي 1925 كيلومتر.

أهمية قناة السويس بالنسبة للبحر الأحمر:

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (1869) أصبحت جزءا من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية، فقد وصلت بين البحرين: المتوسط والأحمر وفصلت بين قارتين: آسيا وإفريقيا . وأصبح البحر الأحمر لأول مرة في تاريخه بحرا مفتوحا بعد أن كان مغلقا، وأصبحت سواحلته الشرقية والغربية أكثر قربا لمواني حوض البحر المتوسط والبحر الأسود ومواني غرب أوروبا.

وقد احتلت قناة السويس والبحر الأحمر مكانها الطبيعي كأهم طريق شرياني في العالم للتجارة الدولية والملاحة البحرية عموما، ولتجارة "الشرق - الغرب" خصوصا. وفي دورة التجارة العالمية حول الكرة الأرضية تحدد دور القناة، فهي كالقلب النابض أو المضخة (الماصة - الكابسة) على حد تعبير الدكتور جمال حمدان - فعندها تلتقي معظم تيارات تجارة الشرق والغرب وخطوط الملاحة البحرية ثم منها تتوزع في كل الجهات كما يتوزع الدم من القلب إلى الشرايين.⁽⁵⁾

وفي المتوسط كانت القناة تستقطب حوالي 14.5% من حجم التجارة الدولية، في النصف الأول من القرن العشرين، ولكن انخفضت هذه النسبة إلى حوالي 7% من حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا في العقد الأخيرين من القرن العشرين (راجع الجدول رقم 2)

وفي هذه الدورة الدموية الكوكبية، كانت القناة تعكس - كالبارومتر الحساس - قطاعا نموذجيا للتجارة التقليدية بين الشرق والغرب، أو بالأصح بين الجنوب والشمال أو مؤخرا بين العالم الصناعي المتقدم والعالم الثالث النامي.⁽⁶⁾

اختصار المسافات وأثره:

إن الوفرة في مسافة الرحلة ينعكس أثره على الوفرة في عناصر التكاليف (الوقود - زمن الرحلة وما ينتج عنه من الوفرة في الإيجار والتأمين وتكلفة رأس المال المحتجز في البضاعة) وهو ما يعني أن إجمالي الوفورات لكل سفينة تتفاوت حسب طول الرحلة التي تقطعها بين المواني المختلفة، أي حسب المسافة التي توفرها قناة السويس للسفن العابرة.

إن الوفرة في تكلفة الرحلة (voyage cost) ينعكس بدوره على تكاليف النقل البحري ويؤدي إلى انخفاض النولون وبالتالي تنخفض أسعار السلع المنقولة بحرا، أي ازدهار التجارة الدولية. وتتمثل عناصر تكاليف النقل البحري في النقاط التالية:

- 1- عناصر تكاليف رأس المال Capital Cost
- 2- عناصر تكاليف التشغيل Operating Cost
- 3- عناصر تكاليف للرحلة

ويهمنا هنا من هذه العناصر الثلاثة، البند الثالث والذي يتكون من البنود الآتية: رسوم المواني والقنولات وقود الرحلة، التأمين على البضاعة وعمولة الوكيل للملاحي وتكاليف أخرى.

(جدول رقم 2)

تطور التجارة العالمية المنقولة بحرا ونصيب قناة السويس منها خلال الفترة من عام 91 وحتى عام 2001

النوع	البترول الخام			المنتجات البترولية*			المضائق المسبب الرئيسية**			المضائق في حاويات			المضائق الجافة والمسائلة الأخرى			الإجمالي		
السنة	المعالم	النقطة	%	المعالم	النقطة	%	المعالم	النقطة	%	المعالم	النقطة	%	المعالم	النقطة	%	المعالم	النقطة	%
1991	1247	54.4	4.4	326	30.5	9.4	927	31.4	4.3	272	-	-	1338	156.2	11.7	4110	272.5	6.6
1992	1312	52.1	4.0	335	31.2	9.3	913	27.7	3.0	296	-	-	1358	164.0	12.1	4215	275.0	6.5
1993	1356	42.3	3.1	358	33.8	9.4	915	24.9	2.7	324	-	-	1386	196.0	14.1	4339	396.9	6.9
1994	1403	34.0	2.4	368	25.4	6.9	950	31.4	3.3	367	22.2	81.6	1418	117.5	8.3	4506	289.9	6.4
1995	1415	20.4	1.4	381	21.0	5.5	1021	49.9	4.9	405	22.0	89.1	1465	112.7	7.7	4687	293.1	6.3
1996	1466	13.1	0.8	404	22.0	5.4	1019	44.7	4.4	433	22.6	97.9	1537	104.1	6.8	4859	281.8	5.8
1997	1519	13.5	0.9	410	18.3	4.5	1093	52.1	4.8	475	23.0	109.1	1595	103.0	6.5	5092	269.0	5.8
1998	1535	16.4	1.1	402	15.3	3.8	1086	48.5	4.5	500	22.8	113.9	1550	84.4	5.4	5073	278.5	5.5
1999	1550	9.6	0.6	415	13.9	3.3	113	52.5	4.7	532	24.4	129.6	1558	98.8	6.3	5168	306.7	5.9
2000	1608	28.7	1.8	419	24.2	5.8	1207	65.1	5.4	574	25.1	143.8	1626	106.2	6.5	5434	368.0	6.8
2001	1585	31.2	2.0	412	31.0	7.5	1225	59.1	4.8	612	24.1	147.3	1601	103.8	6.5	5435	372.4	6.9

المصدر: Shipping Statistics and Market Review Jan./Feb.2002 Drewry Container Market Outlook 1999-

- والشركات المسوية لقناة السويس.
- المنتجات البترولية تشمل LPG, LNG.
- تشمل المصدر الخام - الخام.

وتعتبر تكلفة الوقود من أهم عناصر تكاليف استخدام السفينة، حيث تبلغ حوالي نصف تكاليف استخدام معظم أنواع السفن (بدون رأس المال) وتزيد بالنسبة لنقلات البترول العملاقة إلى ما يزيد على ثلثي التكاليف.

ويوضح لنا الجدول رقم (3) مدى اختصار قناة السويس المسافة بين موانئ البحر الأحمر وشرق إفريقيا وبين موانئ غرب البحر المتوسط، فقد بلغت نسبة الوفرة في المسافات ما بين 83% و 24% .

(جدول 3)

إلى ميناء LAVERA بالبحر المتوسط (جنوب فرنسا) (غرب البحر المتوسط)

اسم الميناء	المسافة عبر قناة السويس بالأميال البحرية	المسافة عبر رأس الرجاء الصالح	الوفرة بالأميال البحرية	نسبة الوفرة في المسافة %
بورسودان	2303	10368	8065	77.8%
مصوع	2582	10109	7527	74.5%
عصب	2780	9859	7079	71.8%
جيبوتي	2899	9826	6927	70.1%
ما ليندي	4511	8267	3756	45.4%
دار السلام	4651	8127	3476	42.8%
بيرا (موزمبيق)	5508	7250	1742	24%
جدة	2245	10411	8166	78.4%
عدن	2916	9717	6801	70%
ينبع	2069	10561	8492	80%
الحديدة	2684	9940	7256	73%
العقبة	1909	10957	7048	82.6%

* للميل البحري = 1852 مترا، ولتحويل الأميال البحرية إلى كيلومترات نضرب في 1.852.

كذلك يوضح لنا الجدول رقم (4) أن موانئ البحر الأحمر وشرق إفريقيا قد أصبحت قريبة من موانئ دول غرب أوروبا بعد أن اختصرت قناة السويس المسافة بنسب تراوحت بين 68% و25%

(جدول رقم 4)

المسافات من موانئ البحر الأحمر إلى ميناء روتردام (هولندا غرب أوروبا)

اسم الميناء	المسافة عبر قناة السويس بالأميال البحرية	المسافة عبر شرجاء الصالح بالأميال البحرية	الوفر بالأميال البحرية	نسبة الوفر %
العقبة	3661	11343	7682	67.7%
عصب	4532	10245	5713	55.8%
جيبوتي	4651	10212	5561	54.5%
للحديدة	4436	10326	5890	57%
جدة	3997	10797	6800	63%
عدن	4668	10103	5435	53.8%
مصوع	4334	10495	6161	58.7%
بورسودان	4055	10754	6699	62.3%
ينبع	3821	10947	7126	66.1%
ماليندي (كينيا)	6263	8653	2390	27.6%
دار السلام (تنزانيا)	6408	8513	2105	24.7%

الوفورات التي تحققها الطرق الملاحية المختلفة باستخدام قناة السويس

عدد أيام الوفر	الطرق الملاحية والموانئ الممثلة لها
26.8	- البحر المتوسط (تارانتو) - البحر الأحمر (جدة)
19.1	- شمال غرب أوروبا (روتردام) - البحر الأحمر (جدة)
13.6	- البحر المتوسط - شرق إفريقيا (ممبسا)
12.7	- أمريكا الشمالية (موبل) MOBILE - البحر الأحمر (جدة)
5.7	- شمال غرب أوروبا (روتردام) - شرق إفريقيا (ممبسا)

ويمكن تحويل الوفّر في المسافة إلى وفّر في عدد أيام الرحلة بافتراض أن سرعة السفن 14 ميلا بحريا في الساعة وأن عبور القناة وفترة الانتظار تستغرق يوما واحدا للرحلة.

وبتطبيق ذلك على موانئ البحر الأحمر في الجدولين رقم 5. 6 نجد أن الوفّر في زمن الرحلة بين موانئ البحر الأحمر وموانئ البحر المتوسط وغرب أوروبا قد بلغ من 23 يوما إلى خمسة أيام.

(جدول رقم 5)

عدد أيام الوفّر في الرحلة فيما بين موانئ البحر الأحمر وميناء (لافيرا) في جنوب فرنسا غربي البحر المتوسط

من ميناء	عدد أيام الرحلة عبر قناة السويس	عدد أيام الرحلة عبر رأس الرجاء الصالح بالأيام	الوفّر في زمن الرحلة بالأيام -
بور سودان	7.9 يوم	30.9	23
مصوع	8.7 يوم	30.1	21.4
عصب	9.3 يوم	29.3	20
جيبوتي	9.6 يوم	29.2	19.6
ما ليندي	14.4 يوم	24.6	10.2
دار السلام	14.8 يوم	24.2	9.4
بيرا (موزمبيق)	17.4 يوم	21.6	5.2

(جدول رقم 6)

عدد أيام الوفر في الرحلة فيما بين مواني البحر الأحمر وميناء روتردام (غرب أوروبا)

من ميناء	عدد أيام الرحلة عبر قناة السويس	عدد أيام الرحلة عبر رأس الرجاء الصالح بالأيام	الوفر في زمن الرحلة بالأيام
بور سودان	13.1 يوم	32	18.9
مصوع	13.9 يوم	31.2	17.3
عصب	14.5 يوم	30.4	15.9
جيبوتي	14.8 يوم	30.4	15.6
ما ليندي	19.6 يوم	25.8	6.3
دار السلام	20.1 يوم	25.3	5.0
بيرا (موزمبيق)	22.6 يوم	22.7	0.1

واضح من الجداول السابقة أن للمسافات أقصر في كل الحالات بطريق السويس، وهذا لا يعني فقط وفرا هاما في عدد أيام الرحلة ولا في عدد السفن اللازمة لنفس الرحلة الواحدة، وبالتالي في عدد الرحلات التي يمكن للسفينة الواحدة أن تقوم بها في العام الواحد، وإنما كذلك في نفقات التشغيل - السابق الإشارة إليها - من وقود وتموين وصيانة وتأمين .. إلخ

وفضلا عن هذا فإن لطريق السويس ميزة تجارية وعمرانية وملاحية حاسمة على طريق رأس الرجاء الصالح، فالأول أغني بالمواني للصالحة للمجهزة ومحطات التموين والفحم المنتشرة على امتداده، كما أنه غني بمناطق الإنتاج والأسواق والنشاطات التجارية التي تجتذب السفن التجارية وسفن البضائع وخاصة السفن الجواله TRAMP ، لدرجة أن نيوزيلاند مثلا تستخدم قناة السويس أكثر مما تستخدم قناة بناما ، رغم أنها أقرب إلي بريطانيا عن طريق هذه الأخيرة ورغم أن هذه الأخيرة أقل في رسومها من رسوم قناة السويس. كذلك فإن طريق السويس طريق "بحري" في معظمه، أي يجتاز بحارا داخلية شبه مغلقة أو "أنصاف محيطات" أو هوامش محيطات، نقل فيها أخطار التيارات والعواصف والأتواء البحرية. ولذا فهو طريق ملاحي آمن بعكس طريق الرأس، الذي هو "محيطي" أكثر حيث تشتد العواصف الهوجاء في البحار الجنوبية خاصة في "عروض الأربعينات الصاخبة" أو المزمجرة كما تسمى: Roaring Forties. (7)

أهم موانئ البحر الأحمر:

إن الموانئ والثغور المطلة على حوض البحر الأحمر وامتداده تبلغ حوالي 70 ميناء (انظر الجدول رقم 7) منها 49 مركزاً عمرانياً (70% تقريباً) تطل بشكل مباشر على البحر الأحمر، 21 مركزاً عمرانياً (30%) تطل على خليج عدن الذي يعد امتداداً جنوبياً للبحر الأحمر.

وتبدو ضآلة أعداد الموانئ والثغور المطلة على البحر الأحمر وتواضع أحجامها ونقلها النسبي المحدود بالقياس إلى طول سواحله وذلك بالمقارنة بالبحار الأخرى في العالم: كالبحر المتوسط وبحر الشمال والبحر البلطي أو بحار اليابان وشرق الصين وجنوب الصين في آسيا.⁽⁸⁾

إن موانئ البحر الأحمر مثل: عصب ومصروع وسواكن وبور سودان على الجانب الإفريقي في حاجة ماسة للتوسع الكبير في هيكلها البنائي لتساهم في النشاط الملاحي وخدمات السفن على طول الطريق الملاحي الرئيسي على امتداد البحر الأحمر ويكون ذلك عن طريق: زيادة الأرصفة البحرية في أطوالها وأنواعها وتجهيزاتها بمعدات حديثة لمناولة البضائع من وإلى السفن المختلفة والتوسع في بناء المخازن لاستقبال حركة التجارة، علاوة على ربط هذه الموانئ بشبكات من الطرق الداخلية والخارجية وبالأخص شبكات السكك الحديدية والطرق البرية وخطوط الملاحة الجوية وذلك لربط مدن وموانئ البحر الأحمر بالشرق الأوسط والوطن العربي وحوض البحر المتوسط وشمال ووسط إفريقيا لتنشيط حركة التجارة بين حوض البحر الأحمر والأراضي المجاورة ولا سيما مع السوق الإفريقية باعتبارها أغنى قارات العالم بالمواد الخام.

ومع ذلك تتفوق موانئ البحر الأحمر على مثيلاتها من بحار العالم في كثافة استغلال المياه البحرية والتي تستغل هنا في الحصول على المياه الصالحة للشرب عن طريق إغذاب المياه البحرية كما في بعض موانئ وثغور المملكة العربية السعودية ومصر على وجه الخصوص، والاعتماد الكبير على الصيد البحري كحرفة أساسية يحترفها قطاع عريض من سكان هذه الثغور لتعويض النقص في الثروات الحيوانية وخاصة في اليمن وإرتريا وجيبوتي بالإضافة إلى السعودية ومصر.⁽⁹⁾

(جدول رقم 7)

المواني الأفريقية على ساحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا *

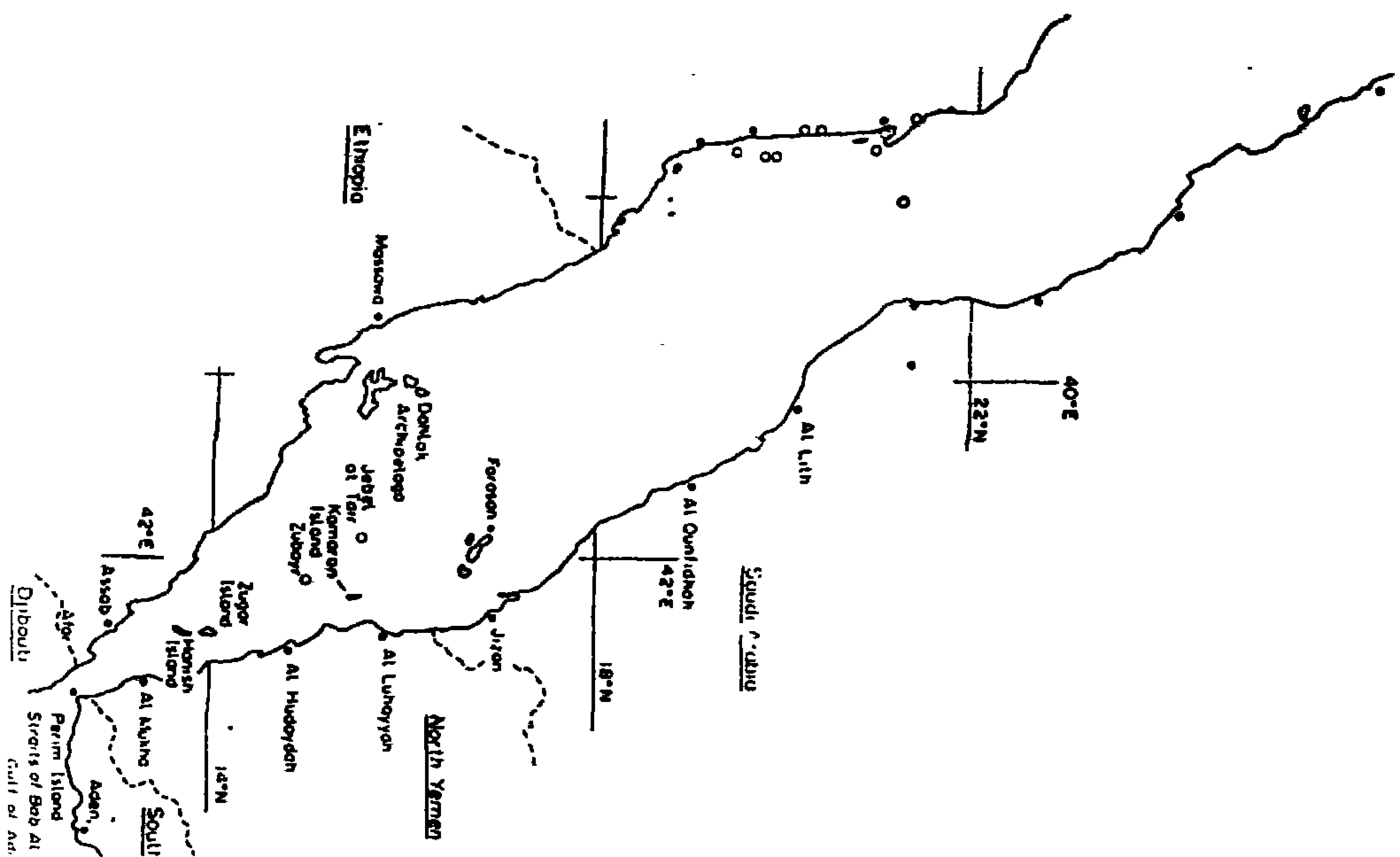
البلد	عدد المواني والثغور	أطوال الساحل (كم)	الكثافة (متوسط المسافات بين المواني)
مصر	14	1295 كم	92.5
السودان	6	853 كم	142.1
لريتريا	5	1151 كم	230.2
الصومال	5	1100 كم	220.0
جيبوتي	3	314 كم	104.0
السعودية	15	1880 كم	125.3
اليمن	7	500 كم	71.4
الأردن	1	26 كم	26.0
فلسطين المحتلة	1	5 كم	5.0
اليمن (على خليج عدن)	13	1406 كم	108.1
المجموع	70	8530	

ويلاحظ أن أكبر المراكز العمرانية المطلة بشكل مباشر على البحر الأحمر هي: جدة والسويس وبور سودان (نحو نصف مليون نسمة لكل منها) يليها الحديدة وعدن ثم جيبوتي (حوالي 400 ألف نسمة).

هذا وقد أدت كثافة حركة النقل البحري وتزايد حجمها وتعدد مفرداتها - كما سنرى فيما بعد- على الخطوط للملاحة العابرة لقناة السويس تزايد أهمية العديد من مواني البحر الأحمر مثل: جدة وجيبوتي وعدن ورواج أوضاعها الاقتصادية، وازدياد تعداد سكانها وما يتبع ذلك من اتساع نطاقاتها العمرانية وازدياد مجالات الخدمات البحرية بها.

أضف إلى ذلك دور البحر الأحمر كمسار رئيسي لناقلات البترول المتجهة إلى الأسواق العالمية، وهو أمر زاد من أهمية بعض المواني والثغور وتحديد هياكل تركيبها الاقتصادي، كما هو الحال بالنسبة لكل من عدن وينبع ورأس عيسى (اليمن) وبشابر (السودان) والعين السخنة (مصر).

(خريطة لمواني ودول حوض البحر الأحمر)



ولم يتجاوز حجم سكان المواني والثغور المطلة على البحر الأحمر وامتدادته 7 مليون نسمة وهو ما يوازي 3% فقط من جملة سكان حوض البحر الأحمر عام 2000.

وربما أسهم في ذلك عدة عوامل منها: اتساع النطاق الصحراوي الجاف المتاخم لسواحل البحر الأحمر وعدم وجود مجاري مائية دائمة تصب فيه، علاوة على ضعف شبكات الطرق التي تربط سواحله. ومعظم أقاليم دول الحوض، باستثناء نطاقات محدودة تتركز أساسا في مصر والمملكة العربية السعودية واليمن والأردن وفلسطين المحتلة.

مواني مصر على البحر الأحمر:

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية 1869 والنمو المضطرد للملاحة العالمية اهتم الخديوي إسماعيل بأن يوجد لجميع البواخر المارة بالقناة ميناء يتوافر فيه جميع المقومات والتسهيلات التي تحتاجها السفن عند وصولها إلى مدينة السويس، فأنشأ ميناء "بور إبراهيم" - السويس حاليا عام 1865- وتلى ذلك إنشاء بعض التجهيزات إلى أن وصل الميناء إلى وضعه الحالي مع إنشاء بعض التسهيلات للمرافق البترولية وإنشاء مرسى الأدبية . وفي عام 1932 أنشئ رصيف للحجاج بميناء الطور لكي ترسو عليه سفن الحجاج. ويقع هذا الميناء في شرق خليج السويس.

وبعد ذلك بدأ الانتفاع بالخلجان البحرية بمنطقة الغردقة وسفاجا والقصير على الشاطئ الأفريقي للبحر الأحمر، وميناء شرم الشيخ ومرسى نويبع على الساحل الآسيوي للبحر الأحمر علاوة على إنشاء للمواني البترولية الأخرى ومنطقتي البحر الأحمر وخليج السويس.⁽¹⁰⁾

وأهم مواني مصر على البحر الأحمر هي: السويس، الأدبية، نويبع، الطور، شرم الشيخ، الغردقة، سفاجا، القصير.

مواني للمملكة العربية السعودية في البحر الأحمر:

سنركز في هذه الدراسة على مينائين هامين هما: ميناء جدة الإسلامي وميناء ينبع حيث قد أثرت قناة السويس على هذين المينائين فقد قربت المسافة بينهما وبين حوض البحر المتوسط وغرب أوروبا وأمريكا.

ميناء جدة الإسلامي: تعد من أكبر مراكز العمران الحضري المطلة على البحر الأحمر بشكل مباشر من حيث الحجم وأكثرها تنوعا من حيث التركيب الاقتصادي للسكان (1.8 مليون نسمة) يليها

في الحجم ميناء السويس ثم بورسودان (نحو ١/٢ مليون نسمة لكل منهما) ، ثم الحديد (200 ألف نسمة).

وقد جهزت السعودية الميناء بأحدث وسائل مناولة البضائع علاوة على بناء العديد من الأرصفة لاستقبال الأنواع المختلفة من البضائع. وتقدر إجمالي البضائع الواردة والصادرة عبر ميناء جدة الإسلامي خلال عام 2000 م* بـ 18.120.327 طناً. بياناتها وفق الجدول التالي:

(جدول رقم 8)

ملخص البضائع المناولة (صادرات وواردات)

بميناء جدة الإسلامي

حسب النوع (بالطن الوزني) (عام 2000)

نوع البضائع	الواردات	الصادرات
بضائع سائبة صلبة	4.511.643	27.418
بضائع سائبة سائلة	161.556	-
بضائع عامة	3.113.699	297.621
حاويات	6.137.545	3.221.814
بضائع حرجة/عربات	511.867	78.292
مواشي	58.872	-
المجموع	14.495.182	3.625.145
المجموع الإجمالي	18.120.327	

وزدات حركة تداول الحاويات في ميناء جدة الإسلامي في السنوات الأخيرة وفق الجدول الآتي:

(جدول رقم 9)

أعداد TEU ** خلال الأعوام

العام	العدد
1999	1.002.628
2000	1.043.617
2001	1.100.000

(11)

* يعتبر بمثابة ميناء دولي على أحدث طراز وزدات تسهيلات الميناء.

** TEU أي حاويات مقاس 20 قدم.

أما عن أعداد الأرصفة بميناء جدة ونوعياتها فيبينها الجدول الآتي:

(جدول رقم 10)

نوع الرصيف	العدد
بضائع عامة	29
حاويات	7
حبوب سائبة	7
لحرجة RO/RO	7
بضائع مبردة	2
ركاب	2
بضائع سائبة	2
مواشي	2
المجموع	58

أما الميناء السعودي للرئيسي الثاني في البحر الأحمر فهو ميناء "ينبع" وأهميته في أنه ميناء تصدير البترول السعودي، فخط بترولين الذي يربط بعض حقول البترول شرقي البلاد (خريص، الغولر) بميناء ينبع في أقصى غربي البلاد على ساحل البحر الأحمر، ويبلغ طول هذا الخط 1215 كم وتقدر طاقته الأولية بنحو 1.8 مليون برميل يوميا زادت بعد ذلك حتى بلغت 2.3 مليون برميل يوميا⁽¹²⁾، حيث تمت به توسعات ذات أهمية في السنوات الأخيرة. وقد أثرت قناة السويس على هذا الميناء الذي تتجه شحناته عبر قناة السويس وأيضاً عبر خط "السوميد" في العين للسخنة على البحر الأحمر.

ويعيش حوالي 60% من السكان في السعودية على طول سواحل البحر الأحمر وظهرها المباشر والحجاج سنوياً يعتبرون من المولود الهامة للتوظيف، ففي خلال عام 1967 زار الأراضي المقدسة 226000 حاج ثم بلغوا في عام 1977 (709000 حاج) ، وأصبح ميناء جدة الإسلامي مركزاً هاماً للمواصلات.⁽¹³⁾

موالي السودان

ميناء سولكن:

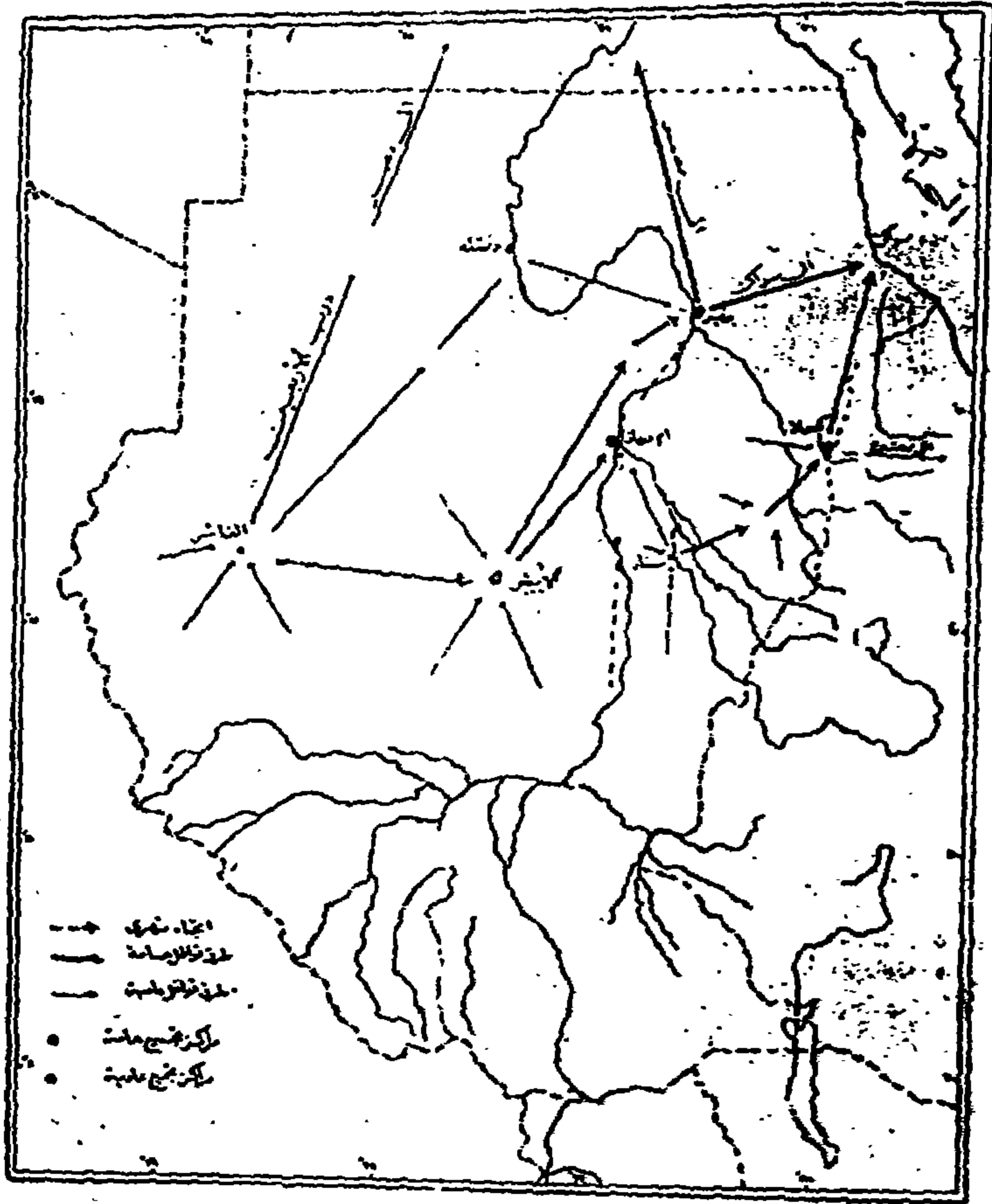
كانت سولكن في عام 1805 خرائب تقريبا، ولكن في عام 1869 بلغ عدد سكانها 8000 نسمة، وفجأة أصبحت الميناء الرئيسي للسودان ومصر العليا، وأصبحت خطوط السكك الحديدية عندئذ مطلوبة وضرورية لتنمية موالي وظهرها Hinterland فكان أول خط حديدي يربط بين بربرة وسولكن ووادي النيل.

وهكذا رُشحت سولكن للمجد بعدما أُقربت من أوروبا عن طريق قناة السويس فأصبحت لا تبعد عن مرسيليا مثلا بأكثر من 15 يوما.⁽¹⁴⁾

كما أن البضائع التي تخرج عن طريقها تصل إلى سوق لندن قبل أن تصل مثيلاتها التي تمر بطريق مصر بحوالي ستة شهور على الأقل. واستمر الازدهار والصعود والاطراد في نمو حجم التجارة والسلع في ظل السياسة الرشيدة حتى أصبحت سيدة موالي البحر الأحمر بصفة عامة، وسيدة موالي الساحل السوداني بصفة خاصة.⁽¹⁵⁾ وزدادت قيمة التوجيه البحري، وأصبح وصول السفن من كل الجنسيات ووصول القوافل من الداخل منتظما. وباتت الشحنات الضخمة ترحم بالميناء وعلى كل الأرصفة في انتظار نورها للشحن. وكان من الطبيعي أن عكس الحياة في سولكن وأن تسترد بعض عزها القديم في خدمة الملاحة والتجارة في السنوات العشر التالية لإفتتاح قناة السويس والسابقة لقيام الثورة المهدية. وتكرر التقارير أنها عادت مركزا للعمران وازدهمت بالسكان من اللجاء والعرب وأبناء الجاليات الوافدة إليها من يونان وترك وبعثيين ومصريين وأرمن وشوام وهنود وغيرهم من أصحاب المصالح التجارية.

وزاد فيها العمران المرتفعة المخصصة لأولها السفلى لتخزين البضائع، ريثما تشحن أو تحملها القوافل إلى مراكز التجارة والعمران في قلب الأقاليم السودانية. ولارتبطت سولكن بميناء السويس وبعض موالي البحر الأحمر على الساحل الآسيوي للمقابل بخدمة بحرية منتظمة أسبوعية، تعمل عليها سفن بعض الشركات التي تكونت لخدمة تجارة البحر الأحمر والخليج الفارسي، والشركة الخديوية وشركة الملاحة الإيطالية روليتينو بالإضافة إلى سفن الملاحة المحيطية الكبيرة التي تمر عبر البحر الأحمر بين الشرق والغرب، وكانت تخرج على سولكن من أجل شحن أو تفريغ بعض السلع. ويعني ذلك أنها لم تكن في خدمة الملاحة والتجارة المحلية للبحر الأحمر، بل أصبحت محطة رئيسية على طريق الملاحة الدولية التي تعبر البحر الأحمر وقناة السويس، شأنها في ذلك شأن غيرها من المحطات كعدن والسويس وبور سعيد.

ويذكر يونكر⁽¹⁶⁾ الذي زارها في عام 1875 م أنها أصبحت ميناء السودان الأول ومنفذ الرئيسي لتصريف سلعه ومنتجاته، التي زدلا عليها الطلب في الأسواق الأوروبية. ونجد أيضا



مركز التجار وطرق التجارة في السودان

(شكل ٢)

موقع سواكن بالنسبة لمراكز التجار وطرق التجارة في السودان

أن الحكومة اليونانية في عام 1869 تقدمت بطلب لتعيين وكيل قنصل عام بها لرعاية مصالح الرعايا اليونانيين فيها. ⁽¹⁷⁾ وتوضح جداول الواردات لميناء سواكن أن معظم السلع كانت تصل بطريق قناة السويس وأقلها من الهند وجنوب شرق آسيا. وتتلخص تلك السلع في المنسوجات والسكر والتمباك والصابون والدقيق والشيلان وخشب البناء.

ويوضح الجدول التالي رقم (11) مدى تأثير افتتاح قناة السويس على ازدياد حركة السفن والبضائع على ميناء سواكن (1869-1877).

(جدول رقم 11)

حركة البضائع والسفن بميناء سواكن (1869-1877) ⁽¹⁸⁾

السنة	عدد السفن	السفن المصرية		السفن الأجنبية	الحمولة الكلية بالطن
		تجارية	حربية		
1869	146	30	-	116	-
1871	201	69	-	132	-
1873	341	320	14	7	58.432
1874	264	196	29	9	44.901
1875	319	295	21	3	60.326
1876	225	178	12	35	72.058
1877	230	111	13	106	80.523

ولكن سلطات الاحتلال البريطاني اتجهت إلى اختيار موقع جديد، شمال سواكن (شرم الشيخ برغوت) لإنشاء ميناء جديد، فاضمحل ميناء سواكن وانتهى دوره كميناء رئيسي في السودان.

ميناء بور سودان:

ثم بعد ذلك تم إنشاء ميناء جديد يقع شمالي سواكن -قبل قيام الحرب العالمية الأولى- لاستقبال السفن الكبيرة التي لا تستطيع استخدام مراسي ميناء سواكن وسرعان ما استقطب بور سودان بسرعة السفن وهمش من نشاط سواكن وانتقلت الإدارة الحكومية وكذلك التجار إلى الميناء الجديد في عام 1936.

وتتجه بور سودان أكثر إلى المحيط الهندي واليابان، هذا بالإضافة إلى أن هذا الجزء من السودان قليل السكان (حوالي 1/2 مليون نسمة) وسوقه محدودة وقليل الإنتاج حيث تجارة المصدرات والواردات محدودة أيضا. (19)

اهتمت السودان بمشاريع تنمية وتطوير الموانئ في مرحلتين لتوسيع وتطوير ميناء بور سودان، كانت المرحلة الأولى تهدف إلى تطوير التسهيلات للبضائع العامة، وقد اكتسبت مؤسسة الموانئ السودانية* تجربة من شأنها ارتفاع مستواها الفني . إن من محصلة هذه المرحلة هو تقليص وقت الانتظار من شهر واحد إلى أسبوع واحد فقط، كما تطورت امكانية طاقة الميناء من خمس بواخر إلى 15 باخرة في اليوم، كما سجل الميناء زيادة في العمليات بنسبة 72%.

أما المرحلة الثانية، فكانت تهدف إلى تطوير إمكانيات الميناء لاستخدام التقنيات الحديثة في معالجة الحمولات والبضائع الصب واقامة مباني جديدة للإدارة والخدمات (تنتهي في عام 1984).

وقام السودان بتشييد أحواض إضافية ومحطة للنفط في الساحل الجنوبي، وذلك على أثر اكتشاف النفط في جنوبي غربي السودان. ويقع بين ميناء بورسودان وميناء سواكن القديمة. (20)

ميناء جيبوتي:

يعتبر من الموانئ التي استغادت كثيرا بافتتاح قناة السويس . وقد أسهم إنشاء خط سكة حديد "أديس أبابا /جيبوتي"، بمساعدة الفرنسيين عام 1962، في نشاط الحركة الاقتصادية في جيبوتي وتعدد محاورها بصورة تعكس الاتساع العمراني وتزايد حجم السكان في مدينة جيبوتي (320 ألف نسمة) التي أصبحت إلى جانب دورها القومي تشكل بوابة التجارة الدولية لإثيوبيا بالإضافة إلى دورها الإقليمي في حوض البحر الأحمر. (21)

ونتيجة لكثافة حركة المرور في البحر الأحمر أصبح ميناء جيبوتي يتبوأ المركز السادس بين موانئ العالم من حيث الخدمات التي يقدمها للسفن.

لقد توجهت جيبوتي لدورها الرئيسي الذي تحتله كمركز لنقل البضائع من باخرة إلى أخرى ومركز تجاري لقرن الإفريقي لتنشيط اقتصادها الذي يعاني من قلة الإمكانيات من بناء للصناعة وغيرها من القطاعات. لذلك أنشأت محطة الأحواض عند الميناء (1984)، وعزز ذلك من دور جيبوتي كمركز لنقل البضائع وتغريغها من باخرة لأخرى وإلى جهات شرق إفريقيا وإلى شبه الجزيرة العربية. ويحتوي ميناء جيبوتي على 8 مراسي للمياه العميقة. ولقد قدمت السعودية

الأموال لبناء وحدات تبريد جديدة بحيث أصبح في إمكان جيپوتي توسيع تجارتها في الفواكه والخضراوات واللحوم المجمدة، كما قدمت الكويت الأموال لتوسيع إمكانيات التخزين.⁽²²⁾

ميناء مصوع :

ازدادت حركة الملاحة في ميناء مصوع بعد افتتاح قناة السويس، فنجد أن واردات الميناء بلغت 10.589.606 فرنكا عام 1887 مقابل 9.195.826 فرنكا في عام 1886.

وجاءت أنباء من روما بأن شركة الملاحة البريطانية: BRITISH INDIA تنوي اتخاذ ميناء مصوع كميناء تتوقف فيه: (PORT DESCALE) لخطها المنتظم التجاري فيما بين لندن وزنبرار.⁽²³⁾

وقد تطور ميناء مصوع فهو مزود بفنار لإرشاد السفن ارتفاعه 22.86 مترا وتبلغ مساحة الميناء 7.51 كم² وعرض منخل الميناء 305.39 مترا.

والميناء مزود بإمكانيات لتموين السفن بالوقود والمياه العذبة والمخازن وقطع الغيار، وبه عددا من القاطرات للمعاونة في الرسو واللجج وخلافه، وإمكانية إصلاح السفن الساحلية فقط ومزود بالعديد من أوناش الرفع والمراسي تبلغ ستة مراسي إجمالي طولها 906.72 مترا.⁽²⁴⁾

ميناء عدن:

يعتبر من أكبر الموانئ التي استقادت كثيرا من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية، فهي تسيطر على مفتاح أقصر طرق المواصلات البحرية في الهند وآسيا إلى أوروبا عبر قناة السويس. وهي في نفس الوقت مركز بحري إنجليزي (إبان فترة الاحتلال) يسيطر على منطقة البحر العربي في شرق إفريقيا إلى السواحل الغربية للهند وسواحل الجزيرة العربية.

وترتفع قيمة مواني تنموين لكثرة السفن التي تدخلها، ومما يدل على ذلك أن ميناء عدن كان ثاني مواني المحيط الهندي من حيث حمولة السفن التي ترود هذا الميناء وذلك برغم ما هو معروف من أن حجم التجارة في ميناء عدن أقل بكثير من ميناء مثل مدراس أو دربان.⁽²⁵⁾ وتتصدر عدن مراكز العمران الحضري المطل على خليج عدن ويبلغ عدد سكانها نحو 600 ألف نسمة.

وزدادت حركة الحاويات في ميناء عدن في السنوات الأخيرة فقد بلغت الحاويات المتداولة بالميناء في عام 1999 (121679 حاوية TEU) وفي عام 2000 بلغت 247000 TEU.⁽²⁶⁾

وأصبح ميناء عدن بعد حركة الملاحة الكثيفة في البحر الأحمر، نتيجة افتتاح قناة السويس للملاحة، واحد من أكبر مواني العبور في العالم (TRANSIT PORT) ويمثل المركز الرابع من بين مواني العالم في بعض التقديرات.⁽²⁷⁾

وإذا انتقلنا إلى خليج العقبة نجد هناك ميناءين هامين:

ميناء العقبة الأردني:

وهو المنفذ الوحيد للأردن للوصول إلى البحار ويقع على قمة خليج العقبة ويمثل رابطة حيوية بين الشرق والغرب وعملت الدولة على توسيعه وتحديثه وذلك بعد أن تطورت عمليات التعدين والصناعة للفوسفات، وقد ازداد الاعتماد عليه بعد أن قررت الحكومة اعتماده بدلا من المواني السورية ومن بيروت. فقد بلغت صادرات هذا الميناء (612000) طن عام (1966) وازدادت لتصل إلى (1116000) طن عام 1974 ومعظمها من الفوسفات. والإرشاد اجباري في ميناء العقبة.⁽²⁸⁾

ويمثل الفوسفات 95% من صادرات العقبة بلغت 1.116.600 طنا خلال عام 1971 وقد ازداد حركة الحاويات في ميناء العقبة ففي نفس سنة 1982 (1105753 حاوية) وفي سنة 1979 (33442 حاوية).⁽²⁹⁾

هذا وقد استخدمت العراق ميناء العقبة بعد إغلاق موانئها على الخليج. ولا شك فقد استفاد ميناء العقبة من قناة السويس التي قربت مواني حوض البحر المتوسط ومواني غرب أوروبا إلى ميناء العقبة.

ميناء إيلات:

ميناء إيلات الإسرائيلي يجاور ميناء العقبة الأردني، وهو ميناء إسرائيل الوحيد على البحر الأحمر وحركة للبضائع في هذا الميناء غالبيتها قادمة من البحر الأحمر. ذلك أن مركز النقل الأساسي للمواني الإسرائيلية يتركز على سواحل البحر المتوسط.

إلا أن ميناء إيلات ترتبط بخط بري يربطه بميناء أشدود وحيفا على البحر المتوسط، ويمثل تهديدا لقناة السويس حيث يمكن نقل الحاويات في زمن قدره من 6-12 ساعة (من إيلات إلى أشدود) ولكن الشركات العاملة في الشرق الأوسط لا تستخدم هذا الخط لاعتبارات سياسية.

ونتيجة لإغلاق قناة السويس (1967-1975)، أخذت إسرائيل تطور طريق (إيلات- أشدود عسقلان)، لكي يصبح طريقا للترانزيت العالمي لنقل البضائع بين إفريقيا وآسيا وأوروبا وقد بلغ ما نقل بواسطة هذا الخط حوالي (160) ألف طن من البضائع عام (1973) من أوروبا وشرقي إفريقيا.⁽³⁰⁾

وتستقبل إسرائيل عن طريق البحر الأحمر 60% من جملة وارداتها من المواد الخام وأيضاً تصدر عن طريقه ما يوازي 20% من جملة صادراتها إلى الأسواق العالمية. بالإضافة إلى أنه يمثل البوابة التي يمر منها معظم وارداتها من البترول ومشتقاته. وهي حقائق تبرر حرص إسرائيل الدائم على أن يكون لها تواجد بشكل مؤثر عند باب المندب (البوابة الجنوبية للبحر الأحمر) لتستخدمه أداة ضغط للتعامل في دائرة العالم العربي المحيط بها بشكل مباشر، وهو ما يضيف مزيداً من الأهمية للبحر الأحمر لأطراف الصراع العربي الإسرائيلي.⁽³¹⁾

تكسب إسرائيل بتواجدها البحري في البحر الأحمر ميزة مرونة تحركات سفنها البحرية بين شمالي البحر الأحمر وجنوبه، إلى جانب تأمين طرق النقل والتجارة التي تربطها بدول شرق إفريقيا والقارة الآسيوية.⁽³²⁾

الطرق الملاحية والتجارة في البحر الأحمر:

إن قناة السويس طريق ملاحى يربط أوروبا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا يربطها بممتلكاتها في الشرق. كذلك تشكل نقطة تجمع (CONVERGING POINT) لشبكة كبيرة من الخطوط الملاحية من موانئ شمال وشمال شرق وغرب القناة، مثل موانئ حوض البحر المتوسط وموانئ البحر الأسود وموانئ غرب أوروبا وبريطانيا وموانئ بحر البلطيق وموانئ أمريكا الشمالية والجنوبية. ومن القناة تنطلق للخطوط الملاحية إلى موانئ البحر الأحمر وشرق إفريقيا وعدن والخليج العربي والهند وجنوب شرق آسيا وأستراليا والشرق الأقصى.

لقد أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس - طريقا بحريا مستمرا - وتعدد الطرق البحرية الفرعية التي تصب فيه. وتمر كل الخطوط الملاحية عبر قناة السويس متجهة جنوبا عبر البحر الأحمر ثم الساحل الشمالي الشرقي الإفريقي ولكن معظمها يمر عبر المحيط الهندي إلى نقطة التجمع في كولومبو في الانحناء تجاه كلكتا ثم رانجون ثم إلى بينانج PENNANG والمضايق إلى الشرق الأقصى وأستراليا. (33)

لقد أثرت قناة السويس على التجارة العالمية، فقد فتحت الأبواب لثورة تجارية وعهدا جديدا لتجارة الشرق لا تقل في أهميتها عن تلك التجارة التي نتجت عن رحلات البرتغاليين في القرن الخامس عشر. (34)

كذلك وجود ميزة برزت أهميتها على وجه الخصوص في القرنين 19، 20، وهي أن محطات الفحم والإمداد بالوقود السائل بعد ذلك لم تكن فقط عديدة بل كانت الواحدة لا تبعد كثيرا عن الأخرى في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر. (35)

ويلاحظ أن افتتاح قناة السويس للملاحة قد أدى إلى سرعة استبدال السفن الشراعية بالسفن البخارية والتخلص من كثير من السفن الشراعية وبناء سفن جديدة أكثر تناسبا وصلاحية لعبور قناة السويس. (36)

وقد بلغت نسبة السفن الشراعية في عام 1869 (85% من الأسطول للتجاري العالمي). (37)

وأقبلت السفن البخارية تستخدم القناة، ولاسيما أن السفن الشراعية، لم يكن من السهل عليها الملاحة في البحر الأحمر وخصوصا الأجزاء الشمالية منه والتي كانت خطرة ملاحيا لعدم انتظام الرياح وكثرة الصخور. (38)

وبازدياد حركة الملاحة في البحر الأحمر نتيجة لفتح قناة السويس اهتمت وزارة التجارة البريطانية بضرورة وجود فنارات على امتداد البحر الأحمر لهداية السفن ولمنع وقوع حوادث ملاحية، واهتمت غرفة الملاحة البريطانية بمسألة إقامة فنارات جديدة في البحر الأحمر. وجاءت المشكلة من جانب ملاك السفن بالنسبة لكرهيتهم سداد رسوم جديدة مقابل خدمة الفنارات. (39)

كما رأت غرفة للملاحة البريطانية أهمية وجود فنار في رأس جاردافوي (CAPE GARDAFUI) في مدخل خليج عدن، أو فنار في المنطقة الشرقية لجزيرة سوقطرة SOCOTRA التي احتلتها إنجلترا. (40)

والحقيقة نجد أن مسألة تأمين الملاحة في البحر الأحمر، استمرت عبر السنين سواء من جانب دول حوض البحر الأحمر أم من جانب الشركات الملاحية المستخدمة لهذا الطريق، فقد تم استخدام أجهزة الرادار وأجهزة الاتصال بالأقمار الصناعية التي تحدد الاتجاهات والأبعاد المختلفة والمسافات بين السفينة وبين أي عائق، وذلك في العقدين الأخيرين من القرن العشرين.

وقد قامت مصر بتنفيذ مشروع رائد في المسار الملاحي لخليج السويس بالبحر الأحمر يكفل الأمان التام للسفن المارة، حيث تم تنفيذ مشروع المساعدات للملاحة الإلكترونية لإرشاد السفن بخليج السويس وكل من نتيجة تنفيذه أن أصبح مرور السفن في اتجاهين بدلا من اتجاه واحد، كما كان له تأثير في عزل مسار السفن عن تجمعات الشعاب المرجانية ومنصات البترول المنتشرة في هذه المنطقة. (41)

تجارة البحر الأحمر:

تشير الدراسات المهمة بتجارة البحر الأحمر، إلى أن أطراف هذه التجارة محدودة بين أقطار قليلة، فإن حوالي 50% من واردات هذه الأقطار هي ما تصدره الأقطار التالية: الولايات المتحدة وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والمملكة المتحدة والاتحاد السوفيتي وخلال الثمانينات من القرن العشرين بدأت تزداد التجارة في اليابان، كما نمت مع أقطار الشرق الأقصى. (42)

وإن المعطيات الإحصائية على أي حال تشير إلى توسع كبير في تجارة الأقطار المطة على حوض البحر الأحمر، وذلك من خلال مراجعة حركة البضائع في قناة السويس، سواء تلك الواردة إلى موانئ حوض البحر الأحمر أو تلك الصادرات من موانئ البحر الأحمر. كما أنها تمثل في إجماليها نسبة كبيرة من إجمالي حركة البضائع في قناة السويس. (43)

ويوضح الجدول رقم (12) أن كميات البضائع المتداولة في البحر الأحمر والتي استخدمت قناة السويس خلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين تراوحت كميتها ما بين 40 مليون طن إلى 75 مليون طن سنويا وهذه الكميات تمثل نسبتها ما بين 20% إلى 30% من إجمالي حركة البضائع المارة سنويا في قناة السويس. ومن هذا يتضح لنا الأهمية القصوى لقناة السويس بالنسبة لتجارة

البحر الأحمر. ولأن أعداد السفن التي عبرت القناة (من الشمال والجنوب) تراوحت أعدادها ما بين 22545 سفينة و 13471 سفينة سنوياً.

(جدول رقم 12)

كميات البضائع في البحر الأحمر (من وإلى قناة السويس)*

(ألف طن)

السنة	إجمالي كمية البضائع المتداولة في موانئ البحر الأحمر	إجمالي أعداد السفن سنوياً	إجمالي كمية البضائع التي عبرت القناة من الشمال والجنوب	النسبة المئوية لبضائع البحر الأحمر من إجمالي %
1980	38677	20795	176276	21.9
1981	48874	21577	196428	24.9
1982	62761	22545	231393	27.1
1983	79325	22224	256705	30.9
1984	78756	21361	263728	29.9
1985	70865	19791	257596	27.5
1986	70610	18403	262452	26.9
1987	64942	17541	256935	25.3
1988	62579	17628	265819	23.5
1989	64479	17664	271876	23.7
1990	71566	18326	272542	26.3
1991	64066	16629	275027	23.3
1992	62714	17318	296914	21.1
1993	63908	16370	289955	22.0
1994	74436	15051	293124	25.4
1995	66237	14731	281766	23.5
1996	63862	14430	295904	21.6
1997	64889	13471	278453	23.3
1998	67667	13490	306670	22.1
2000	71733	14141	367981	19.5
2001	54886	13986	372428	14.7

ويظهر أيضاً من خلال دراسة الإحصائيات أن المملكة العربية السعودية تمثل الجانب الأكبر في حركة البضائع بأنواعها في البحر الأحمر والتي تمر في قناة السويس.⁽⁴⁴⁾ فقد بلغت إجمالي كميات البضائع المتداولة في موانئ المملكة السعودية على البحر الأحمر والتي استخدمت قناة السويس في عام 2001 (53.6 مليون طن) أي بنسبة 97.5% من إجمالي

لل بضائع (من وإلى) موانئ البحر الأحمر التي عبرت قناة السويس في عام 2001. وعلى هذا تأتي السعودية على رأس العشر دول الأولى في حركة البضائع في قناة السويس.⁽⁴⁵⁾

حركة البضائع في البحر الأحمر:

- أ- التجارة البينية: (أي تلك التجارة المتبادلة بين موانئ البحر الأحمر).
- ب- التجارة للقائمة عبر باب المندب ومنتجه: ١: إلى موانئ البحر الأحمر 2: إلى موانئ أوروبا أو البحر المتوسط أو إلى أمريكا.
- ج- البضائع المارة في قناة السويس: (في الاتجاهين) شمالا وجنوبا، فهي تمثل أيضا حركة للبضائع داخل حوض البحر الأحمر باعتباره الامتداد الجنوبي لقناة السويس.

والبضائع المنقولة بحرا عبر قناة السويس تأخذ طريقها في عدة اتجاهات:

- بضائع تتجه إلى موانئ البحر الأحمر (قائمة من الشمال)
- بضائع عابرة متجهة إلى موانئ جنوب وشرق آسيا وشرق إفريقيا وأمريكا وغيرها.... (الاتجاه من الشمال إلى الجنوب).
- بضائع تتجه إلى موانئ حوض البحر المتوسط وغرب أوروبا وأمريكا الشمالية (الاتجاه من الجنوب إلى الشمال)

خدمة سفن الروافد FEEDER SERVICE في البحر الأحمر:

وهي خدمة جديدة لسفن الروافد تنطلق من ميناء جدة لتربط موانئ السعودية بموانئ البحر الأحمر المجاورة. وقد بدأت "خدمات الشركة للملاحة لخدمات الروافد" في البحر الأحمر (RSF): RED SEE FEEDER SHIPPING خدماتها اعتبارا من 1992/7/1 بسفينة طاقعتها 200 حاوية (TEU) إلى الموانئ المصرية والأردنية والسعودية والسودانية على البحر الأحمر. وتقوم هذه الشركة (RSF) لموانئ جدة والعقبة برحلة كل 10 أيام ومرة كل أسبوعين لميناء بورسودان وميناء السويس. والرحلة من ميناء العقبة إلى ميناء جدة تستغرق يومين.⁽⁴⁷⁾

نوعيات البضائع المتداولة عبر البحر الأحمر والمستخدم لقناة السويس (لعام 2001):
أولا- أهم نوعيات البضائع الصادرة من موانئ البحر الأحمر ومنتجة شمالا عبر قناة السويس:

- أ. **المواد البترولية:** البترول الخام والبنزين والكيروسين واللسولار والديزل والمازوت والنافثا والغازات البترولية والغازات الطبيعية ومواد أخرى.
- ب. **الأصناف الأخرى:** الفحم والزيوت النباتية والمعادن المصنوعة والكيماويات وخامات المعادن و بضائع أخرى.
- وقد بلغت إجمالي هذه البضائع عام 2001 (12.03 مليون طن) بنسبة 3.2% من إجمالي الحمولات التي عبرت القناة.

وبيانها وفق جدول رقم 13 كالاتي:

(جدول رقم 13)

البضائع الرئيسية الموجهة من الجنوب إلى الشمال

(بـآلاف الأطنان)

المنطقة	الفحم	الزيوت النباتية	المعادن المصنوعة	الكيماويات	خامات المعادن	بضائع أخرى	المجموع
البحر الأحمر	72	31	97	309	57	11464	12030

وكانت أهم دول البحر الأحمر التي صدرت البترول ومنتجاته عبر قناة السويس هي:
السعودية - جمهورية مصر العربية - اليمن - السودان. (48)

ثانياً: أهم نوعيات البضائع القادمة من الشمال والمتجهة لمواني البحر الأحمر عبر قناة السويس (خلال عام 2001) وهي وفق الجدول الآتي:

(جدول رقم 14)

(ألف طن)

منطقة التفرع	المعادن المصنوعة	الأسمدة المعدنية	الحبوب	الكيماويات	خامات المعادن	بضائع أخرى	المجموع
للبحر الأحمر	3800	396	5825	1290	501	31043	42855

وقد استوردت بعض دول حوض البحر الأحمر (البترول ومشتقاته) كالاتي (من الشمال إلى الجنوب)
خلال عام 2001:

مصر 450 (ألف طن)

السعودية	246	(ألف طن)
اليمن	164	(ألف طن)
السودان	43	(ألف طن)
الأردن	38	(ألف طن)
الإجمالي	941	(ألف طن)

أما للمعادن المصنوعة التي عبرت القناة من الشمال إلى الجنوب متجهة إلى مواني دول حوض البحر الأحمر (2001) فهي:

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{السعودية } 2494 \text{ (ألف طن)} + \\ \text{الأردن } 1445 \text{ (ألف طن)} \end{array} \right. = 3939 \text{ (ألف طن)}$$

أما الحبوب فقد كانت دول البحر الأحمر الآتية استقبلت تلك الشحنات (2001):

: السعودية (4.3 مليون طن) الأردن (0.90 مليون طن) اليمن (0.4 مليون طن) جيبوتي (0.4 مليون طن) السودان (0.3 مليون طن) مصر (0.1 مليون طن)

وبالنسبة للكيمياويات كانت كل من مصر والسعودية هي الدول المستوردة لها، السعودية (1.3 مليون طن) ومصر (117 ألف طن).

واستوردت السعودية (8441 ألف طن) خامات المعادن، 255 ألف طن نباتات زيتية. (49)

جنسيات السفن التي عبرت القناة من دول البحر الأحمر وحمولاتها خلال عامي
2000، 2001

وهي التي يوضحها الجدول الآتي:

(جدول رقم 15)

العدد والحمولة طبقاً لعلم السفينة عامي (2001، 2000)

مستسل	علم السفينة	عدد السفن			الحمولة الصافية (ألف طن)	
		2000	2001	%	2000	2001
1	مصر	109	98	10.1-	915	708
2	أثيوبيا	31	29	5.6-	320	298
3	إسرائيل	32	-	100.0-	613	0
4	الأردن	6	1	83.3-	45	10
5	السعودية	161	129	19.9-	3795	3377
6	السودان	4	2	50.0-	32	16
	إجمالي	343	259		5720	4409

من هذا الجدول يتضح أن السعودية تأتي على قمة الدول المستخدمة سفنها لقناة السويس تليها مصر وإسرائيل وأثيوبيا فالأردن فالسودان.

وتجدر الإشارة أن الأساطيل التجارية لدول حوض البحر الأحمر ضئيلة وتقوم سفن أجنبية بنقل جزء كبير من تجارتها الخارجية.

البحر الأحمر طريق البترول:

كان البحر الأحمر -باعتباره الامتداد الجنوبي لقناة السويس- وما زال طريق الطاقة، فعندما افتتحت قناة السويس للملاحة كان عصر البخار في مطلعه وكان الفحم هو المادة الأساسية للسفن وكانت موانئ البحر الأحمر وجزره محطات للتزود بالفحم في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ويمكن أن نطلق عليه عصر الفحم، وكانت تجارة الشمال تتألف أساساً من المصنوعات ولكن تكتمل بقدر معلوم صادرات الفحم خاصة من بريطانيا، التي أطلق عليها البعض "قحامة العالم" حينذاك، وكان هذا الفحم يذهب إلى بلاد الجنوب لأغراض الصناعة والأغراض المنزلية وكوقود للسفن التجارية على طول الطريق البحري.

وفي مطلع القرن العشرين أصبح البترول هو المصدر الأساسي للطاقة، وأصبحت بالتالي موانئ البحر الأحمر وجزره مركزا للتزود بالبترول، علاوة على أن طريق البحر الأحمر / قناة السويس هو شريان الطاقة لدول أوروبا وأمريكا.

فبترول دول الخليج وكذلك السعودية التي لها ميناء ينبع على البحر الأحمر ومصر حيث خليج السويس يعج بغابة من الآبار البترولية والسودان التي بدأت تبشير الاكتشافات البترولية بها، ففي عام 1975 منحت الحكومة السودانية شركة شيفرون العالمية للبترول: CHEVRON OIL COMP. عقدا في مساحة حوالي 16.000 كم² في موجلا وميلوت MELUT, MUGLAD. وفي عام 1979 حصلت أيضا شركة شيفرون على مساحة أخرى 73.000 كم² في منطقة النيل الأزرق.

وتمت اكتشافات بترولية في أبوجارا ABU GARA و هيجليج HEGLIG ويونتي UNITY ودلت الابحاث التي أجرتها جامعة برلين بمعرفة الأستاذ كليتش KLETCH أن الأراضي السودانية واعدة بالنسبة للاكتشافات البترولية (وتشاد ومصر).

ومن الطريف أن هذا النمط السلعي قد انقلب رأسا على عقب بعد اكتشاف البترول. فقد حل البترول من الجنوب محل الفحم من الشمال. وأصبح البترول أهم سلعة في قائمة البضائع العابرة للقناة بل سميت "قناة للبترول" و منبعه الأساسي هو الخليج العربي والمصب الأساسي هو أوروبا الغربية والمجرى الأساسي هو طريق السويس عبر البحر الأحمر.

وهكذا نشأ زواج اقتصادي وثيق بين بترول العرب وقناة العرب، وكانت القناة والبحر الأحمر أهم ممر عالمي استراتيجي لأهم سلعة استراتيجية في العالم.⁽⁵⁰⁾

وبالنسبة لحركة البترول في البحر الأحمر وقناة السويس فتوضحه الحقائق والأرقام التالية:

أ- في الفترة قبل عام 1967 (وهو عام إغلاق قناة السويس بسبب العدوان الإسرائيلي): بلغت كميات البترول التي عبرت القناة قائمة من الجنوب (البحر الأحمر) عام 1960 (103.3 مليون طن) وعام 1964 (132.7 مليون طن) وعام 1965 (143.7 مليون طن) وبلغت الذروة في عام 1966 أي قبل عام إغلاق القناة فبلغت (166.7 مليون طن) بنسبة حوالي 70% من إجمالي الحمولات التي عبرت القناة في ذلك العام (1966).⁽⁵¹⁾

وإذا استعرضنا إنتاج البترول في منطقة الشرق الأوسط مثلا في عام 1973 نجده قد بلغ أكثر من 700 مليون طن تمثل نحو 37% من الإنتاج العالمي ونحو 43% من المصادر العالمي. أما عن استهلاك أوروبا الغربية من البترول الذي وصل في عام 1970 إلى نحو 590 مليون طن فإن حوالي 350 مليون طن منها أي زهاء النصف (46%) أتى من الخليج العربي.

وبالنسبة للقناة نجد في آخر عام قبل الإغلاق (1966) كان 95% من البترول المنقول عبرها يأتي من الخليج العربي، بينما ذهب 95% من بترول القناة إلى أوروبا الغربية وحدها والباقي إلى الولايات المتحدة وكندا، وفي الوقت نفسه قدم البترول 73% من إيرادات القناة.

ب- إلا أنه بعد إعادة افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية في يونيو 1975 نجد انخفاضاً حاداً في كميات البترول الخام فتجد كميات البترول الخام التي عبرت القناة من الجنوب إلى الشمال بلغت فقط 9.3 مليون طن تمثل فقط 3% من إجمالي الحملات العابرة للقناة.⁽⁵²⁾

خطوط أنابيب البترول في البحر الأحمر:

أدى إنشاء خطوط الأنابيب الخاصة بنقل البترول من حقول الإنتاج في كل من: السعودية ومصر واليمن والسودان إلى نقاط التجمع الواقعة على خط ساحل البحر الأحمر، حيث أنشئت موانئ ومراسي للتصدير، إلى ازدياد العمران والسكان في هذه الموانئ. مثل ميناء ينبع (السعودية)، ورأس عيسى (اليمن)، وبشائر (السودان)، والعين السودنة ورأس غارب والغردقة (مصر) وإيلات (إسرائيل).⁽⁵³⁾

1- السعودية:

خط بترولين ينتهي عند ميناء ينبع وهو يبدأ من أبقيق، وطول الخط 1200 كم وقد تم افتتاحه في عام 1981، وبلغت طاقته (1986) 1.85 مليون برميل يومياً، أي حوالي 92.5 مليون طن سنوياً، وقد زادت طاقته فأصبحت 2.3 مليون برميل يومياً تصب في البحر الأحمر ومنها إلى قناة السويس وخط للسوميد .

2- السودان:

إن حقول البترول المنتجة بالسودان: هجليج في الجنوب، وقد شيد خط أنابيب بطول 1610 كم لنقل الإنتاج من هذا الحقل إلى ميناء بشائر الجديد بالقرب من ميناء بورسودان، وتبلغ الطاقة الحالية لهذا الخط 65 ألف برميل يومياً وطاقته القصوى 100 آلاف برميل يومياً. حقل الوحدة: ويقع شرقي البلاد، وتستهلك الأسواق المحلية ما بين 30 ألف إلى 50 ألف برميل يومياً، لذا يصدر باقي الإنتاج إلى الأسواق العالمية عن طريق ميناء بشائر على البحر الأحمر والبالغ طاقته الحالية نحو 1.2 مليون برميل يومياً. وقد تم تصدير أول شحنة من البترول السوداني إلى الأسواق العالمية وكان مقدارها 600 ألف برميل في أغسطس عام 1999.⁽⁵⁴⁾

3- مصر:

• خط السوميد⁽⁵⁵⁾: يبدأ من العين السخنة (على البحر الأحمر) وينتهي في سيدي كير (غرب الإسكندرية) بدأ التفكير في إنشاء هذا الخط إبان فترة إغلاق قناة السويس ومحاولة إسرائيل استغلال خط أنابيب (إيلات- أشدود) لنقل البترول العربي والإيراني للبحر المتوسط. ويتكون السوميد من خطين بقطر 42 بوصة لكل منهما، وطاقته 117 مليون طن سنويا وطول الخط 336 كم وتستخدم آلات لتعجيل الضخ BOOSTERS، وتديره الشركة العربية لأنابيب البترول برأسمال قدره 400 مليون دولار، تملك مصر منها 50% والسعودية 15% وأبوظبي 15% والكويت 15% وقطر 5%. وتحصل مصر على رسوم 28% من إجمالي الإيرادات بخلاف نصيبها في صافي أرباح الشركة.

كذلك تستخدم مصر هذا الخط في نقل كميات كبيرة من البترول المصري المستخرج من خليج السويس إلى البحر المتوسط عبر هذا الخط. وقد زادت أهمية خط السوميد بعد إنشاء وتشغيل خط أنابيب البترول السعودي (بترولين) السابق الإشارة إليه. وتصخ ناقلات البترول القادمة من الخليج العربي والسعودية حوالي 9 مليون طن من حمولاتها داخل خط السوميد ثم تعبر بعد ذلك قناة السويس وهي محملة جزئيا.⁽⁵⁶⁾ ويلاحظ أن تكاليف نقل الطن في السوميد أقل منها عن طريق رأس الرجاء الصالح.

4- مشروع خط أنابيب: بورسودان/ دوالا (المقترح).

بدلت فكرة إنشاء هذا الخط إبان إغلاق قناة السويس (1967-1975) وهو يصل بين بور سودان (على البحر الأحمر) ودوالا (على المحيط الأطلسي) مخترقا: السودان - إفريقيا الوسطى - للكاميرون، بطول 3600 كم، ويتكون من خطين قطر كل منهما 56 بوصة وتصل طاقته إلى 200 مليون طن سنويا. وقد وقعت السودان في يوليو 1984 عقدا مع الشركة الأمريكية التي تساهم في تنفيذه لكي يبدأ العمل خلال عام 1985، ويستغرق إنشاء الخط 10 سنوات ويتكلف 10 مليار دولار. ويعتبر منافسا لخط السوميد وقناة السويس. وهو بمثابة امتداد لخط أنابيب بترولين الذي يصب في بنبع والتي تبعد 320 ميلا عن بورسودان.

وتكاليف تشغيل هذا الخط مرتفعة لطوله ولأنه يمر بثلاث دول: تحصل كل منها على رسوم لتواجد الخط بها. ويكون هذا الخط أيضا منافسا للطريق البحري حول الرأس، والبترول المنتج شمال البحر الأحمر وأيضا جنوبه.⁽⁵⁷⁾

5- خط أنابيب: "إيلات - عسقلان (أشدود) بإسرائيل:

تم تشغيل هذا الخط في أواخر عام 1969، ويبلغ طوله 272 كم ويمتد في معظم أجزائه مؤزجا لخط "إيلات - حيفا" (413 كم) وقطره 16 بوصة وطاقته 100 ألف برميل/يوم ويقوم بتنفيذه معمل تكرير حيفا. وفي سنة 1972 نقل الخط ما يقرب من 28 مليون طن. وفي أوائل عام 1973 بدأ العمل في زيادة طاقة الخط إلى 40 مليون طن/ سنويا، ويمكن زيادتها إلى 60 مليون طن سنويا. وترجع عمليات التوسع المستمرة في طاقة التشغيل لهذا الخط إلى استمرار إغلاق قناة السويس، وما يستتبع ذلك من زيادة الأرباح التي تدرها خطوط الأنابيب، حيث يأتي أغلب البترول الذي يمر في هذا الخط من إيران حتى نهاية عصر الشاه، ثم تتولى إسرائيل توزيعه من ميناء عسقلان، وعلى الأخص لإيطاليا وأوروبا الشرقية. وكانت طاقة أسطول الناقلات الإسرائيلية في عام 1965 تبلغ 265 ألف طن وفي أوائل عام 1971 بلغ عدد الناقلات التي تملكها إسرائيل حوالي 25 ناقلة، تبلغ إجمالي حمولاتها 1.75 مليون طن بزيادة قدرها 430% عن طاقة أسطول ناقلاتها في عام 1967. وقد تعاقدت على استثمار 300 مليون دولار لزيادة طاقة أسطول الناقلات الإسرائيلي.⁽⁵⁸⁾

وعلى أية حال فإن قدرة هذا الخط على البقاء غير معروفة، كما يقول أوديل ODELL⁽⁵⁹⁾ لأن أي دولة عربية لن تقبل بمرور بترولها خلالها، وبعد الثورة الإيرانية (1979) أصبح غير ذي موضوع ولا خطر من ناحيته بالنسبة لقناة السويس وخط السوميد. وعلى أية حال فإن إغلاق قناة السويس أدى إلى إزدياد أهمية خطوط الأنابيب التي تنتهي إلى البحر المتوسط. وسارعت مصر بإنشاء خط سوميد - السابق الإشارة إليه - الذي وصل إلى فترة (117.5 مليون طن) سنويا، تسليم سيدي كرير غرب الإسكندرية، ومن هنا تبرز أهمية البحر الأحمر كطريق للبترول حتى في الأزمات السياسية والاقتصادية.

إن مجمل شبكات أنابيب بترول المشرق العربي الحالية تنقسم إلى شعبتين: رئيسية في الشمال من الخليج إلى البحر المتوسط مباشرة، ومعظمها متعدد الدول في مساراته وبعضها غير عربي المسار و/أو المخرج، وكلها مفقودة بالنسبة للبحر الأحمر وقناة السويس، ثم شعبة ثانوية في الجنوب من الخليج إلى المتوسط عن طريق البحر الأحمر بصورة أو بأخرى، ولكنها إن لم تخدم قناة السويس فإنها تخدم مصر جزئيا، وهي تشمل باستثناء الخط الإسرائيلي، خط الفاو جنوب العراق ثم خط ينبع السعودي ثم سوميد المصري، والأخير إن يعدان بمثابة أنابيب مترابطة من الوجهة العملية حيث يكمل بعضها الآخر عبر الجزيرة العربية بالبحر الأحمر ومصر.⁽⁶⁰⁾

أثر إغلاق قناة السويس على اقتصاديات مواني ودول حوض البحر الأحمر:

لربط مستقبل القناة للسياسي والاقتصادي والإستراتيجي بالبحر الأحمر لرباطا عضويا، فأي خير يصيب قناة السويس ينعكس على حوض البحر الأحمر باعتباره الامتداد الجنوبي لممر قناة السويس. فتعميق وتوسيع القناة يفتح الباب أمام السفن العملاقة وهذه تشق طريقها في اتجاه البحر الأحمر، والبحر الأحمر يقع في وسط أهم طريق ملاحي ضمن سلسلة: "المحيط الأطلسي - البحر المتوسط - البحر الأحمر - المحيط الهندي". إن حرمان البحر الأحمر من حركة الملاحة للضخمة الخاصة بقناة السويس والتي بلغت في عام 1966 (وهو العام السابق على الإغلاق) حوالي 275 مليون طن صافي، وبلغت عدد السفن والناقلات التي عبرت خلال هذا العام 21250 سفينة، فهي خسارة كبيرة لجميع مواني ودول حوض البحر الأحمر.

وبعد إغلاق قناة السويس (1967-1975) تتمزق هذه السلسلة وتتكرر، ويصبح قطاعاها على ضخامتها إلي مجرد "زقاق مغلين"، بينما تشتط الأساطيل فيها تلقائيا إلي أرخبيلين منفصلين تماما لا رابط بينهما إلا أن تدور حول رأس الرجاء الصالح، أي دورة كاملة حول قارة بأسرها.

إن إغلاق قناة السويس يعني عودة القارة الأفريقية بشكل مجازي "شبه جزيرة".⁽⁶¹⁾ لقد تأثر اقتصاد العالم نتيجة إغلاق قناة السويس، قرابة ثمان سنوات متصلة، وهو أمر لم يحدث للقناة منذ افتتاحها للملاحة العالمية (1869).

فبالنسبة لخسائر مصر و قناة السويس نتيجة هذا الإغلاق وتكاليف تطهيرها قد ناهزت مئات الملايين من الدولارات، بينما نجد أن تعمير منطقة القناة تطلب بدوره أكثر من 3000 مليون جنيه. أما خسائر القناة خلال سنوات الإغلاق الثمانية، سواء المباشرة من تدمير وتخريب عمراني، أو غير المباشرة من تعطيل حركة ونشاط وكذلك تكاليف نقل المصانع وفك الورش والتهجير، ثم عائدات ورسوم المرور للضائقة فلا تقل في مجموعها عن 1200 مليون جنيه إسترليني.⁽⁶²⁾

أما خسائر العالم والتجارة الدولية⁽⁶³⁾ المترتبة على إغلاق القناة نفسها فقد تروحت تقديراتها ما بين 12، 15 مليار جنيه إسترليني وفق تقديرات ذلك الوقت، بل هناك تقدير آخر يرتفع بالرقم إلي 37 مليار دولار.⁽⁶⁴⁾

بإغلاق القناة انتقل النشاط البحري الملاحي والإستراتيجي إلي طريق رأس الرجاء الصالح وخاصة حركة البترول وتحول البحر المتوسط إلي نراع مقطوعة وهامشية وكانت إيطاليا أشد دول الجانب الأوروبي تضررا وحساسية بالنسبة للقناة، وهذا يفسر اهتمامها الجاد بالقناة ولوضاعها، وكذلك حرصها الشديد على المشاركة في تمويل خط أنابيب "السوميد"⁽⁶⁵⁾ الذي يكمل للقناة في حركة البترول من الخليج إلي أوروبا.

وهكذا نرى البحر الأحمر هذا الخندق الأخدودي المتطاول إلى مجرد زقاق مغلق.⁽⁶⁶⁾ وتعطلت حركة موانئه ابتداء من القصير وبورسودان إلى جدة والحديدة ولكن بالأخص السويس على رأسه في الشمال وعدن على بوابته في الجنوب، حيث كاد الموقف في الحالة الأخيرة يصل إلى حد إفلاس ميناء، وإفلاس الميناء إلى حد إفلاس دولة.⁽⁶⁷⁾

إن الطريق التجاري القديم بين البحرين: المتوسط والأحمر، أو القصير والإسكندرية مروراً بالوادي في الصعيد. بل أكثر من هذا فإن مشروع أنبوب بترول (السويس - المتوسط) "السوميد" الذي يستعد عن القناة - حيث كان الخطر الإسرائيلي المباشر - إلى عمق الدلتا الأكثر أمناً، ليس إلا ترجمة أخرى لتأرجح طريق "الأوفرلاندروت" OVERLAND ROUTE القديم من الشمال إلى الجنوب.⁽⁶⁸⁾

وميناء جيبوتي: من الموانئ التي أضيرت بشدة من جراء إغلاق قناة السويس ، ففي يونيو 1967 انعكس إغلاق القناة على تنفيذ الخطة الخمسية التي كانت قد وضعتها سلطات الإقليم عام 1965 والتي كانت تضي من التوسع في إمكانيات ميناء جيبوتي وتحسين الخدمات الخاصة بتجارة الترانزيت وتلك التي تقدم للسفن العابرة، ولكن إغلاق القناة حدة من نشاط جيبوتي بمعدل النصف من إمكانياته العادية.

إن الموقع الجغرافي للإقليم يضفي عليه أهمية إستراتيجية بالغة لأنه ينتمي إلى منطقة تعد منذ حرب أكتوبر 1973 في قلب الصراع الجاري بين الدول العظمى خاصة وإن إقليم جيبوتي يقع على امتداد قناة السويس والبحر الأحمر حيث تمر السفن الناقلة للبترول والبضائع الأخرى على القارات الثلاث: آسيا وإفريقيا وأوروبا. وهكذا فإن الحركة الملاحية وتجارة الترانزيت تشكلان المورد الأساسي للحياة في الإقليم.⁽⁶⁹⁾

وقد وصلت نسبة الانخفاض في ميناء جيبوتي - نتيجة الإغلاق إلى 75%.

وعلى أية حال فإن موانئ البحر الأحمر جميعها قد أضيرت ضرراً بالغاً بإغلاق القناة، وتأتي الخسارة بمقدار كميات البضائع المتداولة في هذه الموانئ والتي تستخدم قناة السويس سواء في البضائع الصادرة أم الواردة. وأهم الموانئ التي أضيرت هي: جدة - السويس - عدن - جيبوتي - بورسودان.⁽⁷⁰⁾

فميناء عدن مثلاً وصل الانخفاض في عدد السفن التي تعودت أن تصل إليه بعد إغلاق القناة 80% وبعد إيراد وصل إلى 60 مليون دولار دفعتها السفن المارة ثمناً للوقود والتموين والخدمات انخفض هذا الإيراد إلى 6 مليون دولار فقط.⁽⁷¹⁾ كذلك فقد السودان نصف دخله من الرسوم التي كان يتقاضاها من السفن.⁽⁷²⁾

الدولة الوحيدة التي استفادت من إغلاق قناة السويس هي إسرائيل، ذلك أن عدوان يونيو 1967 منح إسرائيل فرصة استكمال وتحقيق مشروعها لأنبوب بترولي يصل ما بين إيلات وعسقلان

بطاقة 70-80 مليون طن سنويا، كما أن لفتح البحر الأحمر أمامها أمن لها شحنات البترول الإسرائيلي الذي اعتمد عليه المشروع . كذلك مدت إسرائيل خطا للنقل البري والمسيرات اللوري على نفس الطريق استغلالا لتجارة المرور بين الشرق والغرب. وحاولت أن تستثمر إحتلالها لسبنا لتبتر موقع مصر الجغرافي وتعتصر من مكاسبه أقصى ما يمكنها.

وتقد طالعنا الأخبار في الأيام الأخيرة بأن إسرائيل في طريقها لمشروع سكة حديدية بين مينائي إيلات وأشدود لمنافسة قناة السويس⁽⁷³⁾ والذي وصفه أحد الخبراء الفرنسيين بأنه بمثابة عودة إلى طرق العصور الوسطى وإن مثل هذا المشروع لو تم يصلح فقط لنقل البريد. وأن عمليات تطوير قناة السويس خلال السنوات الأخيرة جعلت منه طريقا مائيا لكل العصور⁽⁷⁴⁾

وتهدف إسرائيل من هذا الخط الحديد نقل الحاويات فيما بين أشدود وإيلات ولكن هذه العملية غير مجدية اقتصاديا إذا ما قورنت بالنقل البحري المستمر في قناة السويس.⁽⁷⁵⁾

لقد أحدث إغلاق القناة إنقلابا في عملية النقل البحري وتحول مساراته إلى رأس الرجاء الصالح من جهة وإلى خطوط أنابيب البترول من جهة ثانية. ثم إلى ناقلات البترول العملاقة (ULCC) من جهة ثالثة.⁽⁷⁶⁾ راجع شكلي 1، 2 ص من هذا البحث، وهما توضحان الإنقلاب في حركة النقل بعد إغلاق القناة⁽⁷⁷⁾

دور قناة السويس في هجرة الأسماك والكائنات البحرية إلى البحر الأحمر والبحر المتوسط:

تمثل قناة السويس مداً صناعياً في لسان منخفض شمال خليج السويس ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط بحيث وصلت مياه المحيط الهندي الدافئة إلى مياه البحر المتوسط المعتدلة مما أثرى الثروة السمكية. (78)

ولأول مرة نجد البحر المتوسط ذي الأصل الأطلنطي الصافي لحيواناته البحرية (FAUNA) يواجه منافسة من غزو الكائنات البحرية (الهندية/ الباسيفيكية) وأيضاً من النباتات التي وجدت مستقراً لها في أول الأمر في قناة السويس ثم اتجهت بعد ذلك إلى البحر المتوسط بالقرب من المدخل الشمالي لقناة السويس في البحر المتوسط. وهكذا استقرت مئات عدة من الأنواع (SPECIES) شرقي البحر المتوسط، وأخذت أعدادها في التزايد المتسارع.

وشكلت هذه الكائنات البحرية (الهندية/ الباسيفيكية) أكثر من 15% من الكائنات البحرية في شرقي البحر المتوسط، والتي يطلق عليها الصيادين القبارصة:

الأسماك الحمراء وأسماك الأرانب (RED SOLDIER FISH & RABBIT FISH). (79) والهجرات الحديثة من البحر الأحمر نجد أسماك CAULERPA والجمبري من نوع (STYPERPODIUM SHRIMPERI) وانتشرت بشكل كثيف خلال ست أو سبع سنوات في كل الأماكن المحيطة بقاع البحر حول جزيرة قبرص. وهذه الكائنات البحرية لم تجد لها أعداء يهاجمونها في البحر المتوسط، وتنبأت الدراسة التي قامت بها سلطات قبرص، أن أثرها سيكون بعيد المدى على الكائنات البحرية الوطنية أي الموجودة أصلاً في هذه المنطقة (FAUNA AND FLORA). (80)

وهكذا فتحت قناة السويس طريقاً للهجرة بين منطقتين جغرافيتين حيويتين (جغرافيا حيوية) وقد اصطلح على تسميتها هذه الظاهرة باسم: "هجرة ليسبسيان" (LESSEPSIAN MIGRATION). (81)

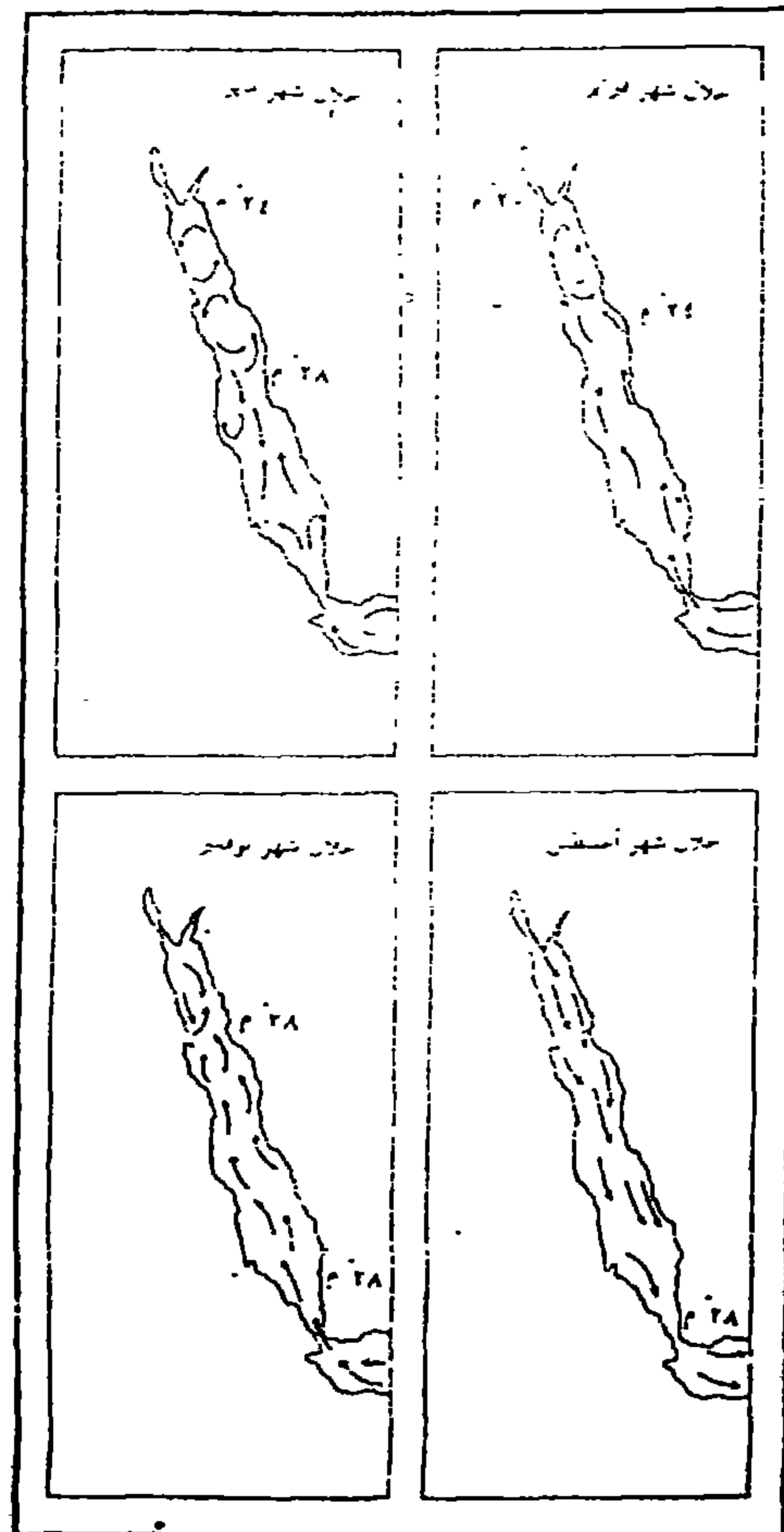
والتيارات البحرية التي تسير في قناة السويس في اتجاه الشمال في معظم أيام السنة، نجدها تنيل إلى الانعكاس وتأخذ في الاتجاه للجنوب خلال الشهور من يوليو حتى أكتوبر. (82) والحركة السلبية للحيوانات البحرية قد تحدث عندئذ في كلا الاتجاهين، ولكن في الوقت الذي تخترق فيه أنواع مختلفة من الأحياء المائية البحر المتوسط، إلا أن الهجرة العكسية من الشمال إلى الجنوب أقل بكثير من تلك المتجهة من الجنوب للشمال. ذلك أنه من المحتمل أنه بعد فترة من الوقت من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (1969) لم تعد في الإمكان هجرة الكائنات البحرية بسبب ارتفاع نسبة الملوحة (68%)، وهو الحاجز المتمثل في البحيرات المرة، حيث أن مياه قناة السويس تتدفق خلال البحيرات المرة، فإن درجة الملوحة تقل لتصل درجة التركيز إلى 52%. وفي عام 1924، عندما

تمت دراسة الكائنات البحرية في منطقة قناة السويس بمعرفة بعثة بريطانية وجدت درجة تركيز ملوحة البحيرات المرة تبلغ حوالي 41% وليس أكبر من ذلك في شمال خليج السويس.⁽⁸³⁾

ويلاحظ أن قناة السويس حالياً بها كائنات بحرية برزخية ذات قدرات عالية لتحمل درجة للملوحة، كانت تعيش في المياه للضحلة لبحيرات البرزخ قبل شق قناة السويس.

وهذه الأحياء المائية إنها كانت أول من هاجر واستوطن الممر المائي لقناة السويس بعد إنشائه . ونتيجة لذلك فإن للبحيرات المرة قد اندفعت إليها واستوطنتها مجموعة كبيرة من الأحياء المائية للبحر الأحمر بما فيها الحشائش البحرية: (HALOPHILA STIPULACEA) ذات خصائص ملوحة عالية طينية للمداخل الساحلية وذات قدرة لتحمل الظروف المائية للضحلة المالحة الطينية. وقد سجل البروفيسور بور (عام 1978) 128 نوعاً من الأحياء المائية هاجرت من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط. كذلك وجد أن هناك 53 نوعاً من الأحياء المائية قد هاجرت من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر عبر قناة السويس . وكثير من الأحياء المائية المهاجرة للبحر المتوسط أثبتت نجاحها في الانتشار في اتجاه الشمال والغرب على شرقي البحر المتوسط.⁽⁸⁴⁾ فوصلت إلى تركيا. ومن المحتمل أن التيار الشمالي السائد قد ساهم وساعد أيضاً في الهجرة صوب هذا الاتجاه . ويرى بور أن هناك حاجزاً (عائقاً) آخر جدير بالذكر لعملية هجرة الكائنات البحرية عبر قناة السويس - هو عمقها البسيط وقاعها الطيني MUDDY علاوة على أن المياه ذات دوامات من جراء رفاضات السفن. هذه العوامل قد تحد من عملية استيطان فريد من هذه الأحياء المائية القادمة من البحر الأحمر مثل CORALS لمياه قناة السويس. ومن الجدير بالملاحظة أن عملية إغلاق قناة السويس لثمان سنوات سمحت للمواد الرسوبية بالاستقرار وهذا ربما يشجع لمزيد من الهجرة السبسيانية ولكنها مؤقتة.⁽⁸⁵⁾

وقد أدى تعميق المجرى الملاحي للقناة إلى تعميق البحيرات المرة أيضاً، وهذا ترتب عليه توبلن الملح للموجود بالقاع وخفض نسبة الملوحة في مياه القناة وأيضاً بالنسبة للبحيرات وذلك نتيجة لزيادة حركة المد والجزر التي أدت بالتالي إلى تنظيف مياه القناة، ومن نتيجة انخفاض نسبة ملوحة قناة السويس تسهيل هجرة الكائنات البحرية بمنطقة البحر الأحمر إلى البحر المتوسط وبالأخص الحيوانات البحرية الساحلية. (LITTORAL ERYLHRAENFINA) أكثر من هجرة الحيوانات البحرية لأعالي البحار. وعلى هذا فإن محار اللؤلؤ (PEARL OYSTER) قد وصل إلى تونس في عام 1895 وظهر سرطان البحر في الفيوم في عام 1896 وقد تم اصطياد السرطان العائم (أبو كبوريا) SWIMMING CRAP من البحيرات المرة لأول مرة في عام 1889 وبور سعيد لأول مرة في عام 1898⁽⁸⁶⁾



شكل رقم (٥)

درجة الحرارة والتيارات المائية في البحر الأحمر

١٢٩
(حركة للركاب في قناة السويس)
(١٨٧٠ - ١٩٥٤)

السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب
١٨٧٠	٢٦,٧٥٨	١٨٩٨	٢١٩,٥٥٤	١٩٢٦	٢٨٦,٤٣٢
١٨٧١	٤٨,٤٢٢	١٨٩٩	٢٢١,٣٣٢	١٩٢٧	٣٤٠,٣١٨
١٨٧٢	٦٧,٦٤٠	١٩٠٠	٢٨٢,٥١١	١٩٢٨	٣١٧,٧١٨
١٨٧٣	٦٨,٠٣٠	١٩٠١	٢٧٠,٢٢١	١٩٢٩	٣٢٥,٨٥٥
١٨٧٤	٧٣,٥٩٧	١٩٠٢	٢٢٣,٥١٣	١٩٣٠	٣٠٥,٢٠٢
١٨٧٥	٨٤,٤٤٦	١٩٠٣	١٩٦,٠٢٤	١٩٣١	٢٧٠,٦٥٧
١٨٧٦	٧١,٨٤٣	١٩٠٤	٢١٠,٩٨٠	١٩٣٢	٢٦١,٧٧٤
١٨٧٧	٧٢,٨٢٢	١٩٠٥	٢٥٢,٦٩١	١٩٣٣	٢٥٣,٩٤٠
١٨٧٨	٩٩,٢٠٩	١٩٠٦	٣٥٣,٨٨١	١٩٣٤	٢٦٢,١٢٢
١٨٧٩	٨٤,٥١٢	١٩٠٧	٢٤٣,٨٢٦	١٩٣٥	٢٢٥,٤٦٥
١٨٨٠	١٠١,٥٥١	١٩٠٨	٢١٨,٩٦٧	١٩٣٦	٧٨١,٩٢٩
١٨٨١	٩٠,٥٢٤	١٩٠٩	٢١٣,١٢٢	١٩٣٧	٦٩٧,٨٠٠
١٨٨٢	١٣١,٠٦٨	١٩١٠	٢٣٤,٣٢٠	١٩٣٨	٤٧٩,٨٠٢
١٨٨٣	١١٩,١٧٧	١٩١١	٢٧٥,٢٥٩	١٩٣٩	٤١٠,٥٢٣
١٨٨٤	١٥١,٩١٦	١٩١٢	٢٦٦,٤٠٣	١٩٤٠	٢٦٧,٨٠٥
١٨٨٥	٢٠٥,٩٥١	١٩١٣	٢٨٢,٢٣٥	١٩٤١	١٤,١٢٤
١٨٨٦	١٧١,٤١١	١٩١٤	٣٩١,٧٧٢	١٩٤٢	٥٩٠
١٨٨٧	١٨٢,٩٩٧	١٩١٥	٢١٠,٥٣٠	١٩٤٣	١٧٣,٢٦٩
١٨٨٨	١٨٣,٨٩٥	١٩١٦	٢٨٣,٠٣٠	١٩٤٤	٤١٨,٨٣٢
١٨٨٩	١٨٠,٥٩٤	١٩١٧	١٤٢,٣١٣	١٩٤٥	٩٨٣,٩٣٧
١٨٩٠	١٦١,٣٥٣	١٩١٨	١٠٥,٩١٤	١٩٤٦	٩٣١,٠٠٧
١٨٩١	١٩٤,٤٦٧	١٩١٩	٥٢٧,٥٠٢	١٩٤٧	٥٨٧,١٣٥
١٨٩٢	١٨٩,٨٠٩	١٩٢٠	٥٠٠,١٤٧	١٩٤٨	٤٥٤,٨٦٤
١٨٩٣	١٨٦,٤٩٥	١٩٢١	٢٩٥,١٩٩	١٩٤٩	٦١٠,٩٥١
١٨٩٤	١٦٥,٩٨٠	١٩٢٢	٢٧٥,٠٣١	١٩٥٠	٦٦٤,٢٨٤
١٨٩٥	٢١٦,٩٣٨	١٩٢٣	٢٤٦,٣٣١	١٩٥١	٥٨٨,٩٤٧
١٨٩٦	٣٠٨,٢٤٣	١٩٢٤	٢٦٣,٨٦٩	١٩٥٢	٥٧١,٤١٦
١٨٩٧	١٩١,٢١٥	١٩٢٥	٢٦٩,٥٢٢	١٩٥٣	٥٥٤,٠٩٣
				١٩٥٤	٥٣٧,٩٧٦

المصدر كل من :

Paul Raymond , histoire De la navigation dans
Le canal de suez . le caire . 1956 . p .247

Hallberg , w .charles ., The Suez Canal .its history and diplomatic
importance .

London . 1931 .p . 351

وفي دراسة قام بها دكتور كونوراد CONRAD عن حركة هجرة الحيوانات والنباتات البحرية عبر قناة السويس، وجد أن هذه الحركة قد أخذت طريقها ببطء للعوامل الآتية:

1- طبيعة تربة قناة السويس غير الملائمة، لتبيان أنواعها، فالنباتات البحرية تشكل ملجأ للحيوانات البحرية غير متوفرة وتوجد بقعة لاسيما على قاع قناة السويس والأحواض الداخلية، فالطحالب البحرية (SARGASSES) على سبيل المثال غير متوفرة بكميات كافية مثلما هي في البحر الأحمر.

2- ارتفاع درجة ملوحة المياه في البحيرات المرة، والتي تعتبر بمثابة محطات لهجرة الأسماك. ذلك أن قوافل الأسماك في رحلاتها الجماعية المتماسكة تصل بصعوبة للبحيرات، كما أن درجة الملوحة المرتفعة للبحيرات المرة مثلت حاجزا للأسماك، فيما عدا تلك الأسماك التي اتخذت طريقها في الشريحة العلوية للمياه حيث تتماثل طبيعة مياه البحر.

3- أن العبور المستمر للسفن الكثيرة في القناة علاوة على أعمال الكراكات المستمر وتأثير التيارات البحرية لها تأثيرها العكسي على حركة هجرة الحيوانات البحرية عبر قناة السويس. وقد قام دكتور كونراد بأخذ عينة من الحيوانات والنباتات البحرية من بحيرة التمساح - باعتبارها نقطة التقاء مياه البحرين: الأحمر والمتوسط وتأكد من وجود 27 نوعا من الحيوانات والنباتات التي جاءت للقناة من البحرين الأحمر والمتوسط، كما وجد أنواعا من الحيوانات البحرية قد تراوجت في بحيرة التمساح.⁽⁸⁷⁾

قناة السويس وتخفيض للتأمين البحري على السفن:

كان لقناة السويس دورها الفعال في تخفيض نسبة التأمين البحري على السفن والبضائع - من حيث أن طريق السويس/ البحر الأحمر، طريق بحري آمن كما سبق الإشارة إلى ذلك - فنجد أن نسبة التأمين البحري قد انخفضت من 2 ½ % إلى 1 % من ثمن البضاعة أيضا خفضت قناة السويس للخسائر البحرية خلال الفترة من (1872-1882) بلغت للقيمة الإجمالية للخسائر البحرية 67.5 مليون فرنك، بينما في الفترة من (1880-1882) والتي زادت فيها حمولة الأسطول العالمي، لم تبلغ الخسارة البحرية سوى 43.6 مليون فرنك لكل الملاحة صوب الشرق. وهكذا كان لقناة السويس دورها في هبوط الخسارة البحرية.

ورأت شركة قناة السويس أن انخفاض نسبة التأمين بنسبة 1 % تولي قيمة العبور التي تحد لها الشركة⁽⁸⁸⁾.

نقل البريد والركاب والحجاج عبر قناة السويس:

ازدادت حركة نقل البريد والركاب والحجاج عبر قناة السويس في اتجاه البحر الأحمر باضطراد حركة الملاحة في قناة السويس. فوجد السفن البريدية POSTAL SHIP نقلت البريد بناء على عقود طويلة الأجل ذات المواعيد المنتظمة والسرعة المحددة. وكانت المعونات التي تتلقاها تلك الخطوط الملاحية جعلتها أداة مستمرة وثابتة في حركة الملاحة في القناة. ومثلت هذه السفن البريدية المنتظمة نسبة 31% من حمولة القناة عام 1874، 33% في عام 1889 و 1899.

وأقبلت السفن ذات الخطوط المنتظمة liners على استخدام القناة واستفادت من العبور الليلي للقناة الذي بدأ اعتباراً من عام 1886.

كما استفادت السفن من عمليات تعميق وتوسيع القناة على مدى تاريخها.⁽⁸⁹⁾ كذلك شجعت قناة السويس حركة نقل الحجاج إلى ميناء جدة وينبع، فقد بلغ عدد الحجاج الذين عبروا القناة في طريقهم إلى ميناء جدة وينبع عام 1889 (48654) حاجاً.⁽⁹⁰⁾

إن البحر الأحمر هو الممر المائي الذي كانت تمر عبابه سفن الحجيج القادمة من غرب وجنوب غرب العالم الإسلامي عبر مصر والسودان وباب المندب نحو مكة المكرمة والمدينة المنورة بل أن تسمية البحر الأحمر ببحر الحجاز لأن بلاد الحجاز تقع على امتداد ضفته الشرقية والأماكن المقدسة الإسلامية تقع بالقرب من شواطئه (طريق العطور والتوابل).

كذلك سهلت قناة السويس عملية نقل الجنود والمعدات الحربية من الدول الأوروبية لتجد طريقها للبحر الأحمر وأيضاً مستعمراتها في الشرق، وقد بلغت في عام 1886 (من الجنوب والشمال) 167622 جندياً.⁽⁹¹⁾

وقد بلغت السفن الحربية التي عبرت قناة السويس عام 1897 (78 سفينة حربية وسفينة نقل الجنود) منها 42 سفينة بريطانية و 8 إيطالية و 8 هولندية و 6 فرنسية.⁽⁹²⁾

وبالنسبة لحركة مرور الركاب في قناة السويس، فقد ارتفع عدد الركاب الذين عبروا قناة السويس 21758 مسافراً في عام 1870 إلى حوالي ربع مليون راكب خلال عام 1899، أي بعد 30 عاماً فقط من افتتاح القناة للملاحة.⁽⁹³⁾

كذلك تدفق المهاجرون من مالطا وصقلية واليونان اعتباراً من عام 1883 عبر قناة السويس في طريقهم إلى أستراليا والمستعمرات التي أسسها الإنجليز.⁽⁹⁴⁾

هوامش البحث

- 1- محمد خميس الزوكة ، جغرافيا حوض البحر الأحمر ، الإسكندرية ، دار المعرفة الجامعية 2003 ص 18 .
- 2- المرجع السابق ص 19 .
- 3- جمال حمدان ، شخصية مصر ، الجزء الثاني ، ص ص 872 - 873 .
- 4- محمد متولى ، حوض الخليج العربي ، الجزء الأول ، القاهرة 1978 . ص ص 79 - 82 .
- 5- جمال حمدان ، شخصية مصر ، مرجع سابق ذكره ص 821 .
- 6- المرجع السابق ص 821 .
- 7- المرجع السابق ص 822 .
- 8- محمد خميس الزوكة ، مرجع سبق ذكره ، ص 217 .
- 9- المرجع السابق ص 218 .
- 10- The 12th International Conference on :Port Strategy and Collaboration Development . Organized by, Port training Institute in With Port of Rotterdam. (14 - 16 January 1996) Alexandria.
- 11- Containerization Year Book 2002 , Editor Jane Degerald U.K Unwin Brothers . Ltd.
- 12- خميس الزوكة، مرجع سابق ، ص ص 339-43.
- 13- Alasdair . J. Edwards and Stephan M . Head , Key enviroment , The Red Sea . Pergamon Press (1990) P : 360 .
- 14- Lombard A.G.Le Port de Suakin L'exploration. Tome . XV 8 Fev . 1883 . P . 293 .
- 15- صلاح الدين الشامي ، الموانئ السودانية ، القاهرة . المجلس الاعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية . مكتبة مصر . سلسلة الألف كتاب الأولى رقم 378 ، 1961 . ص 142 .
- نقلا عن : دفتر 558 معية تركي ترجمة الوثيقة التركية 37 ص 59 .
- 16- صلاح الدين الشامي ، المرجع السابق ص 144 نقلا عن : Junker . w. Travels In AFRICA. London 1890. P..5.
- 17- المرجع السابق ، نقلا عن : دفتر معية بدون رقم ص 9 .
- 18- المرجع السابق ص 148 .
- 19- محمد رياض ، جغرافية النقل ، بيروت ، دار النهضة العربية (بدون تاريخ) ص 198 ، وراجع أيضا : خميس الزوكة ، البحر الأحمر ص 216 .
- 20- عبد الحميد القيسي وعبد على الخفاف ، البحر الأحمر ، أهميته الاقتصادية والإستراتيجية . منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة السلسة الخاص (80) 1986 . ص ص 72-73 .
- 21- خميس الزوكة ، البحر الأحمر ، مرجع سابق ص 207 وراجع أيضا: Alasdiar & Stephan, The Red Sea ,op . Cit . p . 36 .
- 22- عبد الحميد القيسي ، مرجع سابق ص 70 .
- 23- Bulletin Decadaire, No: 603 , 22.9.1888.
- 24- Maritime Guide 1984, Lloyds Register of Shipping
- 25- محمد رياض ، جغرافية النقل ص 183 .
- 26- Containerization Year Book, 2001 .
- 27- عبد الحميد القيسي ، البحر الأحمر مرجع سابق ص 65 .

- 28- إجمالي المراسي 6 ومجموع أطوالها 1061 مترا وأقصى حمولة للسفن مسموح بها 20320 طنا والميناء مزود بساحات تخزينية لمبردات وساحات مكشوفة لبضائع العامة ، وروافع للحبوب بقدرة 406 طن / ساعة ومرسى للمواد الصلبة ، والعمق بجوار الرصيف = 10.06 متر وهو مخصص لنفوسفات الذي يمكن شحن 508 طن / ساعة كما يوجد مرسى عائم علاوة على الأوناس والمعدات والحوض العائم ... الخ
راجع :- Maritime Guide , Op .Cit . P . 341
- 29- Alasadair & Staphan , Op . Cit . P . 361
- 30- عبد الحميد القيسي ، مرجع سابق ص 67 .
- 31- خميس الزوكة ، مرجع سابق ص 88 .
- 32- المرجع السابق ، ص ص : 88-89
- 33- Dudley Stamp, A Commercial Geography London . 1937 . P . 438
- 34- Hallberg , Charles , w . , The Suez Canal , its History and diplomatic Importance . Colombia , 1931 . P . 216
- 35- راجع نقاط الارتكاز البحري في كتاب : السيد حسين جلال ، الصراع الدولي حول إستغلال قناة السويس . الهيئة المصرية العامة للكتاب (الاسكندرية) 1979 . ص ص : 118-128 .
- 36- Hallberg , Op . Cit . PP . 377-378.
- 37- Poydemont , Henri , Le Canal De Suez . Paris . 1955. P . 44.
- 38- Encyclopedia Britanica , Vol . 20 U . S . A . 1964 تحت مادة " Ship " ص 21 وفيه فصلا مسهبا عن تطور بناء السفن .
- 39- Bulletin Décadaire, No . 585,22 . 3 . 1888.
- 40- I bid.
- 41- جريدة الأهرام ، عدد يوم 22 أكتوبر 1989 . ص 13 .
- 42- عبد الحميد القيسي ، مرجع سابق ص 70 .
- 43- نشرة هيئة السويس السنوية لعام 2001 .
- 44- المرجع السابق . ص 73 .
- 45- المرجع السابق .
- 46- وهي سفن صغيرة الحجم تنقل البضائع من السفن الكبيرة (الأم) ثم تقوم بتوزيعها إلى موانئ عديدة ، إما لعدم إمكانية دخول السفينة الأم للموانئ نظرا لكبر غاطسها وإما لمسهولة وسرعة توزيع حمولات السفينة الأم من البضائع إلى الموانئ المعنية .
- 47- Lloyd's List Magazine , 18.5.1992
- 48- نشرة هيئة قناة السويس لعام 2001 . ص ص 70-73 .
- 49- المرجع السابق .
- 50- جمال حمدان ، بترول العرب ، القاهرة ، 1964 ص ص 162-170
- 51- السيد حسين جلال ، قناة السويس وتحديات المنافسة والطرق البديلة ، بحث منشور بمجلة إتحاد المؤرخين العرب (ندوة طرق التجارة العالمية عبر عصور التاريخ) حصاد 8 سنة 2000 ص 832 (جدول عن تطور حركة البترول في القناة) .
- 52- المرجع السابق ص 822 .
- 53- خميس الزوكة ، مرجع سابق ص 207 .
- 54- المرجع السابق ص 360 .
- 55- لمزيد من التفاصيل حول خط الموميد ، راجع : السيد جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة . الإسكندرية . دار المعارف . 1985 . ص 139 .

- 56- راجع نشرة هيئة قناة السويس لعام 2000 ص 75 .
- 57- لمزيد من التفاصيل هو هذا الموضوع راجع :
السيد حسين جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة ، مرجع سبق ذكره ص ص 146 - 151 وايضا :
- Transafrican Pipeline . A Strategical Dream.
ARAB Oil & Gas . Ist August 1984.
وجريدة الأهرام : 21 يوليو 1984 نقلا عن وكالة الأنباء السودانية (خط أنابيب أمريكي لنقل البترول من البحر الأحمر إلى المحيط الأطلسي) .
- 58- السيد حسين جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة ، مرجع سبق ذكره ص ص 143-145 .
- 59- أحد الخبراء في مشاكل البترول ، راجع :
Odel , Peter , Oil and World Power , Rotterdam , 1975 , . PP 169-170 .
- 60- جمال حمدان ، شخصية مصر ، ج 2 مرجع سبق ذكره ص 832 .
- 61- المرجع السابق ، ص 804 .
- 62- المرجع السابق ، ص 806 .
- 63- ولمزيد من التفاصيل عن هذا الموضوع راجع : السيد حسين جلال ، دور قناة السويس في النقل البحري العالمي . الإسكندرية ، الأكاديمية العربية للنقل البحري (مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري) تقرير رقم 2-1112 يوليو 1987 - ص ص 21-28 .
- 64- جمال حمدان ، المرجع السابق ، ص 806 .
- 65- راجع ص 31 من البحث عن خط السوميد .
- 66- جمال حمدان ، مرجع سابق ذكره ص 809 .
- 67- المرجع السابق نفس الصفحة .
- 68- المرجع السابق وراجع شكلي رقم 1 ، 2 ص 11 من البحث توضح ذلك .
- 69- نبيه الأصفهاني ، طريق جيبوتي إلى الإستقلال ، القاهرة ، مجلة الساسية الدولية العدد رقم 47 (يناير 197) ص ص 42-43 .
- 70- راجع ص 11 من البحث عن موالي البحر الأحمر .
- 71- السيد حسن جلال ، دور قناة السويس في النقل البحري العالمي ، مرجع سابق ص 28 .
- 72- المرجع السابق ، نفس الصفحة .
- 73- أهرام يوم 25 نوفمبر 2003 (العدد رقم 42722) ص 1 .
- 74- جان بول كالون (رئيس الجمعية الفرنسية لأصدقاء قناة السويس ، المرجع السابق . وراجع ص 3 من نفس عدد الأهرام وتحقيق عن قناة السويس تتحدى لوهام البديل) .
- 75- ولمزيد من التفاصيل راجع : السيد جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة . مرجع سبق ذكره (اتحاد المؤرخين العرب) حصاد (81) ص ص 789 - 842 .
- 76- Ultra Large Crude Carrier وهي ناقلات عملاقة لا يسمح غاطسها الكبير (75-80 قدم) عبور قناة السويس .
- 77- جمال حمدان ، مرجع سابق ص ص 836 ، 864 .
- 78- محمد متولي ، حوض الخليج العربي ، ج 1 ، القاهرة ، 1978 ص ص 79-82 .
- 79- Andreas Demetropoulos, Directon Dapartment of Fisheries, The Marine of Cyprus.
(الانترنت الرسمي لشبكة موقع جمهورية قبرص).
- 80- الصيد في جزيرة قبرص يبلغ حوالي 3100 طن سنويا (11 مليون جنيه استرليني) المرجع السابق.
- 81- أطلق الأستاذ بورر POR هذا الاسم (عامي 1971 ، 1972) وهو الذي قام بدراسة هذه المشكلة بالتفصيل ، راجع Alasdair & Stephan , op. cit. p.4

استخدمت عبارة لمبسيان نسبة إلى فرديناند دي لمبس (الفرنسي) الذي كان وراء شق قناة السويس.

82- المرجع السابق، وراجع أيضا الشكل رقم 5 ص 39 يوضح حركة التيارات البحرية في البحر الأحمر، نقلا عن : خميس الزوكة، البحر الأحمر، مرجع سابق ص 44 .

83- Alasdair & Stephan , op. cit

84- Ibid.

85- Ibid.

86- السيد حسين جلال، للصراع الدولي حول استغلال قناة السويس (1883-1904). رسالة دكتوراة من أداب الإسكندرية، 1981 (غير منشورة) ص 432 نقلا عن :

Farnie, East & West of Suez, Suez Canal In History. (1854-1956) .

Oxford .1969. p.398 .

87- Bulletin Décadaire, No. 393,22.11.1882.p.198 .

88- Ibid . No .644,12.11.1883.

89- السيد حسين جلال، للصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ، المرجع السابق ذكره ص 431.

90- Bulletin Décadaire, No.674,12.9.1890.p.2054.

91- لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع: السيد حسين جلال، القوة الكبرى والأهمية السياسية والاستراتيجية للبحر الأحمر (1869 – 1900). بحث مقدم بمناسبة تكريم الأستاذ الدكتور / عمر عبد العزيز عمر . الإسكندرية . 2003، دار المعرفة الجامعية.

92- المرجع السابق، ص 21.

93- المرجع السابق.

94- Charles Roux, L' Ithme De Suez . Tom.2.Paris . 1901. p. 308.

الدراسة الرابعة

القوى الكبرى والأهمية السياسية والاستراتيجية
للبحر الأحمر

بعد افتتاح قناة السويس

(١٨٦٩ - ١٩٠٠) *

* بحث قدم لتكريم الأستاذ الدكتور عمر عبد العزيز عمر . وجارى نشره
بدار المعرفة الجامعية بالإسكندرية .

الخصائص الجغرافية والجيوبوليتيكية للبحر الأحمر:

يبلغ الطول الإجمالي لسواحل البحر الأحمر بما فيها سواحل خليجي السويس والعقبة: ٣٠٦٩ ميلاً، وتصل مساحته ١٧٨٠٠ ميلاً مربعاً . وإذا أخذنا نقطة شمالية عند السويس ونقطة جنوبية عند باب المندب، فإن الطول ١٢٠٠ ميلاً.

ويبلغ أقصى إتساع له حوالي ١٩٠ ميلاً فيما بين مصوع ، علي الساحل الاريتري الإفريقي ، وجيزان علي الساحل الشرقي الآسيوي، بينما يبلغ أقل اتساعا ته نحو ٤٠ ميلاً فقط فيما بين عصب علي الساحل الغربي والمخا علي الساحل الآسيوي.

وتحتوي مياه البحر الأحمر علي ٢٨٠ جزيرة معروفة ومرصودة واغليبتها تابعة للدول العربية الواقعة علي حوض البحر الأحمر ، وهي كالتالي:

السعودية: ١٤٤ جزيرة أهمها فرسان ، اريتريا: ١٢٦ جزيرة أهمها مجموعة دهلك وحالب وفاطمة ، اليمن: ٣٨ جزيرة أهمها نقر وقمران وحنيش الكبرى وبريم، السودان: ٣٦ جزيرة أهمها سواكن ، مصر: ٢٦ جزيرة أهمها شد وان وطيران وصنافير وجيبوتي : ٦ جزر أهمها مولية.

وبهذا التوزيع فإن ٦٧% تقريباً تابع للدول العربية . وتطل علي حوض البحر الأحمر ٧ دول. فطلى الساحل الغربي تقع مصر في الشمال والسودان في القطاع الأوسط للحوض ولريتريا تقع في الجنوب .

وعلي الساحل الشرقي: المملكة العربية السعودية في القطاع الشمالي والأوسط والأردن وفلسطين علي امتداد خليج العقبة شمالاً واليمن في الساحل الجنوبي للحوض.

أما بالنسبة للخصائص الجيوبوليتيكية للبحر الأحمر: فإنه كان وما زال أعظم طرق المواصلات البحرية في العالم، يحمل التولبل في الماضي بين الشرق والغرب وأصبح الآن يتوسط أخطر طرق المواصلات البحرية ويحمل أهم السلع الاستراتيجية بين الشرق والغرب. فهو يمتد من شرق آسيا في المحيط الهادي عابراً للمحيط الهندي عند ميناء سنغافورة، ثم يمر بمنخل البحر الأحمر عند مضيق باب المندب ويعبر البحر الأحمر وقناة السويس ويخترق مضيق جبل طارق متشعباً إلي ثلاث شعب رئيسية:

١- شعبة تتجه نحو الشمال الأوربي الغربي.

٢- شعبة نحو المحيط الأطلسي إلى أمريكا الشمالية.

٣- شعبة تخترق قناة بناما إلى المحيط الهادي وغرب الأمريكتين.

هذا وقد تحول البحر الأحمر من مجرد بحر داخلي ، إلى أهم شريان ملاحى بعد افتتاح قناة السويس ، ينقل البترول من الخليج العربي وإيران وشبه الجزيرة العربية إلى أوروبا للصناعية والولايات المتحدة الأمريكية وأصبح البحر الأحمر بكل مميزاته وخصائصه الجيوبوليتيكية أخطر محاور الصراع الدولي وملقى أهم نقاط التحكم الاستراتيجي باعتباره طريق البترول ومعبّر التجارة الدولية ومجال تدفق "القوة العسكرية" ما بين البحر المتوسط والبحر الأسود والمحيط الأطلسي والمحيط الهادي . وبهذه المميزات الجيوبوليتيكية ارتبط البحر الأحمر بالقرن الإفريقي جنوباً مثلما ارتبط بقناة السويس شمالاً ، ارتباطاً عضوياً ومصيرياً: عسكرياً وسياسياً واقتصادياً، فكل منهما له مميزاته الحاكمة وخصائصه المحددة ، حتى أصبحا محط أنظار المخططين السياسيين والعسكريين وموضوع اهتمام واضعي القرار السياسي وصراعات معقدة بين القوى الدولية المتصارعة وكذلك القوى المحلية والإقليمية المتنافسة.

وفي هذه الورقة سنوجز فقط الأهمية الاستراتيجية والسياسية للبحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر في أعقاب افتتاح قناة السويس ، التي فتحت الطرق البحرية وبالأخص البحر الأحمر أمام الأساطيل التجارية والحربية على السواء، ليكون لها وجود في هذا البحر بصفة مستمرة ، مما أزرى للتنافس والصراع البحري بين الدول الأوروبية في هذه الفترة وذلك للحصول على نقاط ارتكاز بحري لها على سواحلها، ثم التوسع لتكوين مستعمرات لها لتصريف المنتجات وجلب المواد الخام.

واعتبر هذا الإنجاز البشري انقلاباً في كل المواقف السياسية والاقتصادية والاستراتيجية في العالم كله ويقدر ما جلب طريق قناة السويس للبحر الأحمر للرخاء للعالم وحرية الحركة وتسييلها بين الشرق والغرب للأساطيل البحرية ، بقدر ما جلب المتاعب لمصر وللمعظم للمناطق الاستراتيجية الأخرى المتمكنة في مدخل ومخرج البحر الأحمر.

وسنركز في دراستنا على أهم القوى الدولية التي حاولت سمردني حوض البحر الأحمر عداء افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية:

١ - انجلترا والبحر الأحمر:

جاءت قناة السويس لتكون بمثابة رقبة البحر الأحمر للجغرافية الشمالية وعنق للزجاجة في استراتيجيتها كما هي شريان للتاريخ فيها، كما كانت للقناة إبان الحقبة الاستعمارية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر حلقة للوصل بين الشرق الأقصى وغرب أوروبا عبر البحر الأحمر، وبالأخص بين الهند وبريطانيا.

وفي هذا الإطار كانت القناة والبحر الأحمر لها دور تقليدي هو خط الحياة للإمبراطورية البريطانية أو شريان الهند وعنق بريطانيا كما أطلق البعض عليها . ومن هنا كانت بدايات الاحتلال البريطاني لمصر والسودان وتحول البحر الأحمر خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر إلى بحيرة بريطانية . كما أصبحت القناة والبحر الأحمر ممراً للاستعمار الأوربي ومقراً وسبباً ونتيجة .^(١)

واصلت إنجلترا سياستها للقائمة علي تثبيت أقدامها في نقاط ارتكاز بحرية في المواقع الاستراتيجية علي طول الطريق البحري للهند والشرق الأقصى. ففي البحر الأحمر استولت علي عدن عام ١٨٣٩ للوقوف أمام المؤامرات الفرنسية وضمان لحرية طريق التجارة عبر مصر من السويس للبحر الأحمر .^(٢)

كذلك استولت علي جزيرة بريم في ٤ ابرير ١٨٥٧، وهي تقع في مدخل بوغاز باب المنتدب، وتسيطر علي حركة الملاحة في البحر الأحمر من ناحية منفذه الجنوبي، وكان الهدف من احتلالها هو جعلها محطة وقاعدة عسكرية إذا تم اقتتاح قناة السويس.^(٣)

وتمتاز عدن بموقعها الاستراتيجي ، فهي ميناء كان من السهل تحويله لقاعدة بحرية ، علاوة علي أهميته للهند ، فهو حلقة اتصال بأوروبا عن طريق رأس الرجاء الصالح وطريق البحر الأحمر. وإذا كانت قناة السويس هي المفتاح الشمالي للبحر الأحمر فعن هي المفتاح الجنوبي له ، وعدن تقع في منتصف المسافة تقريباً بين الهند والبحر المتوسط ، فهي قلعة يمكن عن طريقها السيطرة علي المحيط الهندي ونقطة ارتكاز في طريق الملاحة صوب البحر الأحمر ومركز هام للتوسع في شرق إفريقيا وشبة الجزيرة العربية.^(٤) كذلك استولت إنجلترا علي جزيرة سقطره scotra في مدخل جزيرة عدن ١٨٣٥. أما بالنسبة لمواط البحر الأحمر الغربية فكانت في حوزة مصر حتى ١٨٨٤، وبذلك سبقت مصر الدول الأوربية إلي هذه المناطق وسدت الطرق في وجهها وعلى

الأخص إنجلترا و فرنسا وإيطاليا التي كانت تتنافس للحصول علي نقاط ارتكاز لها في البحر الأحمر.^(٥)

ولقد سعت إنجلترا إلي وضع حد للتوسع المصري علي الساحل الإقليمي الشرقي، فلغمت الخديوي إسماعيل علي توقيع معاهدة إلغاء الرقيق في مصر والسودان (في ٤ أغسطس ١٨٧٧) وعززت تلك الاتفاقية بإنشاء خدمة بوليسية في سبتمبر من نفس السنة لمراقبة السفن العابرة للبحر الأحمر والتابعة للحكومة المصرية وتفتيشها . وفي ١٨٧٧/٩/٧ وقعت الحكومة البريطانية مع الخديوي إسماعيل معاهدة ثنائية اعترف فيها بسيادة مصر علي الساحل الصومالي حتي رأس حاقون ، كل ذلك يوضح اهتمام إنجلترا بالبحر الأحمر .^(٦) وكان هدف إنجلترا من الاعتراف بسيادة مصر علي الساحل الصومالي بمثابة إبعاد للأطماع الفرنسية والإيطالية عن هذه المنطقة وصيانة لها ريثما تنهيا لها الفرصة لاحتلال مصر وملحقاتها في السودان .^(٧)

وباستيلاء إنجلترا علي قناة السويس ١٨٨٢ تحول البحر الأحمر إلي بحيرة بريطانية وأصبح منطقة أمان للأسطول البريطاني والتجارة البريطانية. ويتضح هنا مدى تأثير قناة السويس علي المد الاستعماري في البحر الأحمر ، فقد أدى افتتاحها إلي إنكفاء روح للتنافس الاستعماري الأوربي وهكذا كان افتتاح قناة السويس نقطة هامة في تاريخ استعمار شرق أفريقيا واكتشاف منابع النيل الاستوائية .

وقد علقت صحيفة " نيويورك تايمز " في افتتاحيتها بقولها :

" إن قناة السويس تقرب لكشقات سيبك وبيكر وبرتون ولينفجستون حول المنابع الاستوائية للنيل في متناول يد الاستعمار الإنجليزي،،"^(٨) .

ولقد أكد لورد سولسيري لكرومر أن سواحل البحر الأحمر ضرورية لأمن مصر^(٩) .

ولقد وضعت إنجلترا إستراتيجيتها البحرية في حوض البحر الأحمر علي حماية الحد الجنوبي للقناة وهو البحر الأحمر ونجحت السياسة البريطانية في إحكام قبضتها عليه شمالاً وجنوباً .

كما سعت إنجلترا لإحكام سيطرتها علي سواحل البحر الأحمر والحيولة دون تغلغل أية قوة أوربية منافسة في وادي النيل ومن جهة أخرى حرصها علي عدم تمركز أية قوة منافسة في تلك السواحل حتي لا تشكل تهديداً للوجود البريطاني في عدن أو قناة السويس ، ولهذا تلجأ بريطانيا إلي زيادة قوتها البحرية في سواكن وذلك بناء علي طلب بلانچ في نهاية عام ١٨٨٣.^(١٠) كما أفلحت تقارير قنصل فرنسا في مصر أن بريطانيا

قد أحكمت قبضتها علي ميناء سواكن ، وعينت الاميرال hewett حاكماً عاماً علي سواكن . (١١)

وأخذ الإنجليز يستولون علي الساحل الغربي للبحر الأحمر تدريجياً وكذلك المواني الرئيسية فيه . (١٢) ويظهر ذلك في مجموعة القوات البريطانية التي بلغت تعدادها ٢٠٠٠ جندي، جاءت من إنجلترا وجبل طارق وقبرص علي سفن بريطانية عبرت القناة في مايو ١٨٨٥ متجهة لميناء سواكن لتحل محل الحامية الموجودة هناك . (١٣)

ويوضح التقرير للمري نورثبروك - وزير البحرية البريطانية - الاستراتيجية البحرية البريطانية في البحر الأحمر (فبراير ١٨٨٤) أن مركز إنجلترا في البحر الأحمر يجب أن يضع في اعتباره سيادة الباب العالي علي سواحل هذا البحر تلك السيادة التي وافقت عليها إنجلترا باستمرار وتظهر في المراسلات الدبلوماسية بهدف منع الدول من الحصول علي مراكز علي سواحل البحر الأحمر لأن ذلك سيهدد طريق مواصلات إنجلترا البحرية إلي الهند . (١٤)

ويضيف نورثبروك في تقريره للبحرية : " وقد تحررنا بعض الشيء - كما اعتقد - من سياسة الإقصاء فيما يتعلق بخليج عصب ، حيث أقام الإيطاليون مستعمرة أوبوك التي تطالب بها فرنسا واعتقد أن هذين المركزين لا يمثلان خطراً علينا ولا أرى حسداً فيما يختص بهما . ولئنني أرى أن تطور التجارة في البحر الأحمر هي أحسن وسيلة لمنع تجارة الرقيق ، وأن المركز الذي أخذناه علي عاتقنا منذ وصول الأخبار في نوفمبر الماضي بثورة القبائل العربية بالقرب من سواكن ، وهزيمة جنرال هكس علي يد المهدي هو لربطنا بالدفاع عن مواني البحر الأحمر . (١٥) ولوضح نورثبروك، أنه نظراً لطبيعة الجو للحار في بعض هذه المناطق في الصيف ومخاطر تأثيرها علي صحة الإنجليز إذا مكثت السفينة فترة من الوقت في مواني محددة . ولوصى نورثبروك بإرسال طلبات لكرومر لتعيين حكام إنجليز للمواني المختلفة بالسواحل الإفريقية علي البحر الأحمر، مبتدئة من الجنوب ولولها ساحل الصومال علي مدخل البحر الأحمر .

وأضاف التقرير أن حرية التجارة من بربر وزيلع وتاجورة ضرورية لإنجلترا لتموين ميناء عدن بالمؤن ولقد بسط المصريون حكمهم علي إقليم هرر الذي يبعد مسيرة ثمانية أيام من زيلع ، وهذا الاستيلاء كان خسارة دائمة لمصر، وأكد أن أي قوة صغيرة من

الجنود الهنود من عدن يكفي للحماية المطلوبة علي طول سواحل الصومال ، كما وأن مطالب فرنسا بميناء أويوك وإيطاليا بخليج عصب تأتي في اتجاه الشمال. وقد أكد سولسبري أنه لن يتدخل في أي منهما.

وأن وجود حاكم إنجليزي في ميناء مصوع أمر مهم خوفاً من قيام قلاقل هناك ، فالمكان يمكن للسيطرة عليه من البحر ويجب زيارته باستمرار بإحدى سفن الحكومة البريطانية . ونادي سولسبري بربط ميناء القصير بالنيل عند قنا ، وهي مسافة تقدر بحوالي ٣٠ ميلاً وسيكون هذا الخط الحديدي بمثابة جبهة جنوبية لمصر وسيكون لهذا الخط أهمية استراتيجية كبيرة وخاصة في حالة الحرب عندما يتم حصار قناة السويس وعندما تستدعي إنجلترا للدفاع وحماية مصر ، وأكد نورثبروك عدم أهمية المواني الواقعة جنوب القصير لمصر. (١٦)

وحبذ كثير من الخبراء أهمية طريق قناة السويس للبحر الأحمر بالنسبة لنقل القوات البريطانية الضخمة عن طريق البحر من السويس إلي سواكن ومنها عبر الصحراء إلي بربر ثم بعد ذلك بطريق البر أو استخدام النهر حتى تصل إلي الخرطوم. واستبعدوا نقل معدات وقوات ضخمة عن طريق وادي النيل لصعوبة ذلك الأمر وسهولة استخدام طريق البحر الأحمر. (١٧)

وكان سولسبري يضع نصب عينيه طريق إنجلترا البحري للهند، ولم يكن الإيطاليون - في نظرة - يشكلون خطورة علي استراتيجية بريطانيا في البحر الأحمر ، وكانت لدى كرومر مخاوف وهي أن مواني البحر الأحمر قد تصبح قواعد للانطلاق إلي الداخل واختراق السودان الأوسط إن عاجلاً أو آجلاً. (١٨)

كما ظهرت أهمية إثيوبيا للنفوذ في البحر الأحمر وولاي النيل ، فهاهو القنصل الفرنسي Soumages في أويوك يلتفت نظر الحكومة الفرنسية في باريس لما يمكن الحصول عليه من نفوذ عن طريق إثيوبيا التي إذا وقعت تحت حكم إحدى الدول الأوربية فتصبح هذه الدولة الأوربية عندئذ "سيده السودان الشرقي" وقوة ضغط خطيرة علي مصر يحسب حسابها. (١٩)

المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وخليج عدن:

إذا كانت بريطانيا قد سيطرت علي المدخل الشمالي للبحر الأحمر بسيطرتها علي قناة السويس ، فإنها أيضاً قد سيطرت علي البوابة الجنوبية باحتلالها عدن وبسط

نفوذها في المنطقة المحيطة بها في جنوبي اليمن وفي المنطقة المواجهة لها علي الساحل الإثريقي للبحر الأحمر والتي تشرف علي خليج عدن من ناحيتي الغرب والجنوب. وكانت عدن محطة للتزود بالقم للسفن التجارية التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية ، وساعد فتح قناة السويس علي تنشيط حركة الملاحة في عدن وربطها مباشرة بمواني الدول الأوروبية ، وأصبحت عدن ملتقى الطرق للملاحة الكبرى المنتظمة لأوروبا وآسيا وأستراليا . وكان لقناة السويس دورها وأثرها في توسيع وتعميق ميناء عدن حتى تستطيع السفن الضخمة وكذلك للدخول والخروج للميناء . ولهذا تقدمت الشركات الملاحية الكبرى ، (٢٠) التي تعمل مع الشرق الأقصى عبر قناة السويس إلي حكومة الهند بالإسراع في تنفيذ التطوير المطلوب . وعزز ملك السفن البريطانية مطلبهم هذا بأن استخدام أسطولهم التجاري للخطوط الملاحية العديدة تمثل حمولة تقدر بمليون ونصف طن . (٢١)

وتميزت عدن بأنها ميناء حصين يتحكم في طرق الاقتراب من الجنوب صوب البحر الأحمر . وكانت جزيرة بريم تقع في وسط مضائق باب المندب وجزيرة سوقطره ، كلها تشكل البوابات الخارجية للهند لحماية أهم وأقصر طريق بحري من لندن إلي الهند والشرق الأقصى وأستراليا.

وسار للبريطانيون نحو تنفيذ مخططهم لتأمين عدن بالتدخل في سواحل الصومال المطللة علي مضيق باب المندب وخليج عدن لضمان سلامة عدن نفسها وضمان استمرار وصول المواد الغذائية المختلفة إليها من تلك السواحل . لهذا لجأت إلي سياسة إجبار المصريين لإخلاء سواحل الصومال بإخراج الحاميات المصرية من زيلع وبربر في محاولة منها لتصفية النفوذ المصري في منطقة البحر الأحمر وعلي سواحل الصومال المطللة علي خليج عدن، وتم ذلك في صيف عام ١٨٨٤ . (٢٢) .

٢- فرنسا والبحر الأحمر :

فرنسا هي القوة البحرية التالية البريطانية وكانت تفتي أثرها وتتأقشها في هذا المجال فنجد مثلاً - جول فيري (Jules Ferry) رئيس وزراء فرنسا، يصرح في إحدى خطبة " بأن السياسة الاستعمارية ضرورية لكي تعطى لأسطول الحرب نقط رسو

وتموين بالوقود، وهذا هو الذي يدفعنا للحصول علي تونس وساجون والهند الصينية، والسبب الذي يدفعنا إلي الحصول علي مدغشقر.^(٣٣)

وكانت فرنسا لها مصالح إمبريالية في غرب وشرق السويس ، فبالنسبة لشرق السويس نجد أن فرنسا لم تقف مكتوفة الأيدي أمام النشاط الإنجليزي في البحر الأحمر ، فحاولت هي الأخرى الحصول علي نقاط ارتكاز بحري ، فهي قد نظرت إلي بريطانيا بعين الحسد، فأملكها في الشرق قد آلت إلي إنجلترا بصورة أو بأخرى بمقتضى معاهدة باريس ١٨٦٣، وهي تملك عدن وبريم وهما نقطتان حرييتان تتحكمان وتخدمان الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي ، وكانت السفن الفرنسية المتجهة للهند والهند الصينية والصين واليابان تتجه إلي عدن لأخذ التموين . وبذلك حاولت فرنسا من جانبها هي الأخرى الحصول علي نقاط ارتكاز في البحر الأحمر مثل إنجلترا ، فقامت فرنسا بمحاولات لاستغلال ميناء أوبوك (Obock)^(٣٤) وكانت الصحابة الفرنسية تحت السفن الفرنسية علي استخدام هذا الميناء وعدم للجوء للمواني الأجنبية للتموين بالوقود والمواد الغذائية^(٣٥)

وحصلت فرنسا علي ميناء أوبوك بمعاهدة (أوبوك) أتمت في باريس ١١/٣/١٨٦٢. وفي ١٩ مايو قام شيفر^(٣٦) بالاستيلاء علي خليج أبوك وأراضيها باسم الإمبراطور ، ونزلت فصيلة مشاة الأسطول المسلحين للشاطئ ورفعت العلم الفرنسي هناك لإثبات أن أوبوك أصبحت ملكا لفرنسا.^(٣٧)

وفي نفس العام قامت مفاوضات بين شركة المساجيري ماريتيم البحرية الفرنسية لإنشاء خط ملاحى موازي للخط الملاحى الإنجليزي p&o ، واقترحت الحكومة الفرنسية ميناء أوبوك علي إدارة شركة المساجيري ماريتيم كمركز لتزويدها بالفحم والمؤن عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، إلا أنها رفضت ذلك لأنها كانت قد حصلت علي قطعة الأرض اللازمة لها في عدن.^(٣٨) وأصدر وزير البحرية الفرنسية في عام ١٨٨١ تعليمات - بعد أن اشتد نشاط الإيطاليين في عصب ، وتأكيد مصر لحقوقها علي سواحل البحر الأحمر ووجود إنجلترا في عدن - بأن يقوم قبطان أول سفينة فرنسية تمر عبر قناة السويس متجهة للمحيط الهندي بعمل تحديد علم لأراضي الحكومة في أوبوك طبقاً لمعاهدة ١٨٦٢ وإرسال خريطة بها لوزارة البحرية . وبعد احتلال إنجلترا لمصر ١٨٨٢ سعت فرنسا للتوسع في أوبوك ليكون نواة لمستعمرة للصومال الفرنسي.^(٣٩)

وحاولت فرنسا الاستيلاء على ميناء " الشيخ سعيد" المواجه لجزيرة بريم
١٨٦٩ بشرائه من حكامه المحليين ولكن معارضة بريطانيا والحكومة العثمانية جعل
الفرنسيين يغادرون منطقة الشيخ سعيد نهائياً في ديسمبر ١٨٧١، واحتلت قوات عثمانية
وحولته إلى محجر صحي للحجاج. (٣٠)

كذلك استولى الفرنسيون على جيبوتي في الصومال عام ١٨٨٨ وعلى مدغشقر سنة
١٨٩٥. (٣١)

كانت فرنسا هي القوة البحرية الوحيدة التي تحسب انجلترا حسابها في البحر الأحمر.
فقد تركزت فرنسا في اوبوك وفي صيف عام ١٨٨٣ أقامت بعض القوات المصرية
برفع علمها على إحدى مناطق إقليم لوبوك ، وطالب جول فيري بالاحتجاج لدى حكومة
الخدوي بالجلاء عن أرض تخص فرنسا. (٣٢)

وبعد رفض لندلترا تموين السفن الفرنسية المتجهة إلى تونكين من محطة الفحم المجودة
بميناء عدن سعت فرنسا إلى تطوير محطة الفحم في اوبوك اعتباراً من أكتوبر ١٨٨٣،
والتي تقع على خليج تاجورا الواقع على نص المسافة فيما بين بورسعيد وعدن. (٣٣)

وكانت فرنسا قد أرسلت للدول منشوراً يعلنها بأن سلطان تاجوره قد عقد
معاهدة في ٢١ سبتمبر ١٨٨٤ مع فرنسا يضع فيها بموجبها أرضه تحت الحماية
الفرنسية وعلى هذا احتلت القوات الفرنسية هذه المنطقة ، واحتجت تركيا على ذلك .
ولخليج تاجوره أهمية لأوبوك وقد تم الاحتلال بعد جلاء القوات المصرية عنها ، حيث
احتلتها القوات الفرنسية في ١٧ نوفمبر ١٨٨٤. (٣٤)

لذلك بذلت بريطانيا كل جهدها للحيولة دون إقدام أي من الدول الأوربية المنافسة لها
وخاصة فرنسا من مهاجمة منطقة أعالي النيل عن طريق السيطرة على السواحل
الغربية للبحر الأحمر وذلك حفاظاً على مصالحها الحيوية بتأمين مواصلاتها إلى الهند
والشرق الأقصى عبر البحر الأحمر.

وقد أدى موقف بريطانيا هذا إلى ازدياد حدة التنافس الدولي في منطقة البحر
الأحمر حيث تكالبت الدول الأوربية وبالأخص فرنسا وإيطاليا وألمانيا للسيطرة على
مواقع لها هناك للانطلاق منها لتحقيق أهدافها الاستعمارية. (٣٥)

الشركات الملاحية الفرنسية التي استخدمت القناة والبحر الأحمر:

- ١- شركة : Compagnie de Messageries Maritimes (حول العالم)
- ٢- شركة : La Ligne Francaise (ربطت مرسيليا بسواحل شرق إفريقيا)
- ٣- شركة : Compagnie Havraise (من ميناء الهافر الى الهند الصينية)
- ٤- شركة : Compagnie Fraissinet (للعمل مع الهند الصينية)
- ٥- شركة : Compagnie Nationale de Marseill (للعمل مع الهند الصينية)
- ٦- شركة : Compagnie Mesmier et Cie (للعمل مع الخليج العربي)
- ٧- شركة : Compagnie Commerciale Francaise de Transport
- ٨- شركة : Compagnie Francaise de Quest (الربط فرنسا بميناء بمباي في الهند).^(٣٦)

٣- إيطاليا والبحر الأحمر:

كانت إيطاليا قد بدأت اتصالها بالبحر الأحمر وسواحلها عن طريق رجال التبشير والمستكشفين الجغرافيين الذين حاولوا حتى قبل قيام الوحدة الإيطالية بإغراء بلادهم للدخول في علاقات تجارية وسياسية مع البلاد الواقعة على البحر الأحمر وعلى إنشاء مستعمرة تطل على هذا البحر وتساعد على التنفيس عن مشكلة السكان والهجرة إلى أراضي خاضعة للحكومة.^(٣٧)

وقد بدأ التدخل الإيطالي في سواحل البحر الأحمر عندما ابتاعت شركة روباتينو الإيطالية للملاحة (Florio Rubbatino Comp) من أحد الشيوخ المحليين منطقة صغيرة من الأراضي الصخرية على الساحل بالقرب من قرية عصب عند مضيق باب المندب وذلك في نوفمبر ١٨٦٩- بمبلغ ٨١٠٠ ريال - عن طريق أحد المبشرين الإيطاليين في هذه المنطقة ويدعى " الأب سابينو " sapeto ، حيث تمكنت الشركة الملاحية المذكورة بواسطة أيضاً من ابتياع الأراضي المجاورة لعصب في سنتي ١٨٧٩ و ١٨٨٠^(٣٨) وكان الهدف من أخذ ميناء عصب هو خلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى لتزويد السفن بما يلزمها من وقود ومياه وتموين في أثناء رحلتها إلى الشرق بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية.^(٣٩)

وكانت الحكومة المصرية قد احتجت على ذلك ولكن دون جدوى . وفي عام ١٨٨١ عين مقسيم إيطالي في عصب وحلول الإيطاليون في نفس العلم فتح ميناء آخر في بيلول (beilul) ولكنها لم تنجح في الاستيلاء عليه سوى في يناير ١٨٨٥ . وستصبح " تسبب " بالنسبة لإيطاليا هي النواه والمركز الذي ستتوسع منه في سواحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا .^(٤٠)

وهكذا فتحت قناة السويس للبواب لتدفق الاستعمار الإيطالي على سواحل البحر الأحمر، علاوة على تدفق الشركات الملاحية الإيطالية .^(٤١)

ونجد صحيفة التيمبو الإيطالية The tempo تذكر أن قناة السويس سوف تحيد للإيطاليين مجدهم التجاري القديم ، وكانت مواني إيطاليا وجنوا والبندقية منافسة لميناء مرسيليا . ولقد كانت الشركات الملاحية الإيطالية التي منحتها الحكومة مساعدات مالية لتأمين المواصلات الإيطالية في البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي بنقل حاصلات إيطاليا المختلفة إلى الشرق وكذلك استيراد ما تحتاجه من الهند والصين واليابان عند طريق التبادل التجاري وبذلك كانت السفن الإيطالية تقوم بخدمة المصالح الإيطالية الاقتصادية .^(٤٢)

وشهدت قناة السويس في مطلع عام ١٨٨٥ نشاطاً ملحوظاً لحركة عبور السفن الإيطالية والركاب الإيطاليين . ففي ١٥ يناير ١٨٨٥ ألق الجند الإيطاليون على إحدى المدرعات وعلى بعض سفن الملاحية بحجة تعقب قتل المستكشف الإيطالي بيانكي وزملائه والاحتفاظ بهيبة إيطاليا ورفع كرامتها على هذه السواحل البعيدة .^(٤٣) واحتلت إيطاليا ميناء مصوع في ٥ فبراير ١٨٨٥ - بدون مقاومة - بالتواطؤ مع إنجلترا وقد احتجت الحكومة العثمانية على ذلك .^(٤٤) وأكد السفير الفرنسي في إيطاليا في رسالة بعث بها إلى جول فيري أن إيطاليا ستتولى على جزء من ساحل البحر الأحمر لحساب إنجلترا .^(٤٥)

وتوضح جريدة شركة قناة السويس تدفق السفن الحربية الإيطالية وكذلك الجنود والمعدات العسكرية الإيطالية عبر قناة السويس فتذكر أن ٣ سفن إيطالية غادرت ميناء نابلي في ٦ نوفمبر ١٨٨٧ في رحلتها صوب ميناء مصوع وعلى متنها لفرقة الثانية لحملتها على الحبشة^(٤٦) . كما تذكر أيضاً أن الحكومة الإيطالية في سبيلها لإرسال ٥٠٠٠ جندياً إلى مصوع ، واتخذت كافة الإجراءات لاستئجار خمس سفن تجارية كبيرة من أجل هؤلاء الجنود. ولقد طلبت وزارة الحربية الإيطالية من إدارة

شركة قناة السويس (إدارة التحركات) بتزويد تلك البواخر المؤجرة بكل الأجهزة والمعدات الضرورية لعبور قناة السويس ليلاً .^(٤٧)

وكان الإيطاليون يهدفون لنشر النفوذ الإيطالي علي السواحل الغربية للبحر الأحمر بالاتفاق والتعاون مع بريطانيا التي اقلتها حين ذلك توسع الفرنسيين في افريقيا وازدياد مصالحهم فيها ، الأمر الذي هدد المصالح البريطانية هناك . كما كان الإيطاليون يحلمون بالتوغل في السودان المصري غرباً إلي دار فور حتى يصل النفوذ الإيطالي تدريجياً باتجاهه شمالاً إلي سواحل إقليم طرابلس .^(٤٨) ذلك كان غاية أمانهم كما عبر عنها ما نشينى حين قال : " إن مفاتيح البحر المتوسط إنما توجد في البحر الأحمر ."^(٤٩)

وبعد التوسع في مستعمرة عصب الإيطالية قام الإيطاليون باحتلال نقاط مختلفة علي الساحل الغربي للبحر الأحمر حتى ازدادت المواصلات المنتظمة والسريعة فيما بين هذا الجزء وأوروبا . وسارعت شركة الملاحة الإيطالية التي أنشأت خطأ ملاحيا للسفن التجارية يبدأ من ميناء نابلي حتى مصوع وهو من أهم الموانئ الساحلية علي البحر الأحمر ، وقد ازدادت حركة الملاحة والتجارة به، وازدادت أعداد الأوروبيين أيضاً بالمستعمرة . وقد جذبت هذه الزيادة حركة الملاحة فنجد شركة الملاحة النمساوية (Loyds Austro-Hongrois) وقد قررت توقف سفنها - العاملة علي خط كلكتا - في ميناء مصوع لا تزال الركاب والبضائع الأوربية فاستفادت تجارة مصوع من هذه التسهيلات الملاحية الجديدة التي ربطتها بأوروبا عبر قناة السويس^(٥٠) .

وهكذا باحتلال إيطاليا لميناء مصوع ضمنت أحسن ميناء طبيعي في البحر الأحمر ، وقد دافع مانشيني عن هذا الاحتلال بأن مصوع تشبه مفتاح البحر المتوسط ، واصبحت مصوع فيما بعد قاعدة للتوسع الإيطالية إلي الأراضي الداخلية ، هذا وقد عبر ١٥٢٨٧ جندياً إيطالياً قناة السويس بمعداتهم في الفترة من ١٨٨٥-١٨٨٦ .^(٥١)

وكانت سياسة بريطانيا في ذلك الوقت قائمة علي الاعتراف ببعض المصالح الإيطالية في منطقة البحر الأحمر حتى لا يمتد إليها نفوذها فرنسا المنقص القوى حينذاك للمصالح البريطانية.

٤ - النشاط المصري والعثماني في البحر الأحمر :

استفادت الدولة العثمانية من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية لأنها قربت المسافة بين الأستانة وسواحل البحر الأحمر ، مما ترتب عليه إحكام قبضة العثمانيين نسبياً علي الحجاز وتوجيه حملة عسكرية عبرت القناة وتمكنت من استعادة اليمن إلي حظيرة الدولة العثمانية وسيطرت علي صنعاء وإقامة حكومة عثمانية فيها عام ١٨٧٢ ، أي بعد افتتاح قناة السويس بثلاثة أعوام (٥٢) .

وهكذا يسرت قناة السويس للأسطول العثماني عملية العبور إلي البحر الأحمر والخليج العربي ووصل ميناء الأستانة بمواني الجزيرة العربية مباشرة (٥٣) وبذلك سهلت عملية توصيل القوات والإمدادات العسكرية في أقصى وقت ممكن إلي بلدان الجزيرة العربية وهو ما حاول أن يحققه القائد العثماني المشهور منان باشا في القرن السادس عشر الميلادي عندما أمر بحفر قناة تصل ما بين البحر المتوسط والسويس لتسهيل مرور السفن الحربية والمدفعية أثناء توجه الحملات العسكرية العثمانية إلي البحر الأحمر والمحيط الهندي لمحاربة البرتغاليين . (٥٤)

وكانت الجزيرة العربية في مطلع القرن التاسع عشر تابعة للسيادة العثمانية من الناحية الإسمية في بعض مناطقها ومن الناحية الفعلية في مناطق أخرى وهادن الباب العالي بريطانيا عند احتلالها عدن وتعاون معها لإجلاء المصريين عن الجزيرة العربية إثر تمرد محمد علي كل ذلك أدى إلي إضعاف مركزا العثمانيين في الجزيرة العربية بشكل خاص وفي البحر الأحمر بوجه عام وادي إلي دعم النفوذ البريطاني هناك ، بحيث أصبح المناقش الأول للنفوذ العثماني . (٥٥)

أما بالنسبة للنشاط المصري علي الساحل الغربي للبحر الأحمر في أعقاب افتتاح قناة السويس وحتى الاحتلال الإنجليزي لمصر (١٨٦٩-١٨٨٢) فنجد أن النشاط المصري بلغ ذروته علي الساحل الغربي للبحر الأحمر عندما قام الخديوي إسماعيل بتنفيذ سياسته الإفريقية في أعقاب افتتاح قناة السويس للملاحة العامة ١٩٨٦ وقد أدى هذا النشاط إلي اصطدام المصريين بالأجانب، وخاصة في عهد يوحنا الرابع (١٨٦٨-١٨٨٩) وقد اشتهر بعدائه لمصر ورغبته في طرد المسلمين من الساحل الغربي للبحر الأحمر .

وجهه شريف باشا وزير الخارجية المصري - خطباً إلى مستأثرون (قنصل
بريطانيا العام في مصر) في أول يونيو سنة ١٨٧٠ أكد فيه سيادة مصر علي كل
الساحل الإفريقي للبحر الأحمر قائلاً : " إن الأراضي المذكورة ليست مستقلة لأنها وكما
كانت دائماً عثمانية . وهي ضمن البلاد التي تنازل عنها الباب العالي للحكومة
المصرية بمقتضى فرمان سلطاني نص فيه علي تنازله عن منيريات مصوع وسواكن
وملحقاتها . كما أن مصر لا تزال تدفع جزية سنوية مقابل ذلك فلا يسع الحكومة
المصرية أن تترك الحقوق الثابتة لها علي هذه البلاد . " (٥٦)

وكانت الحكومة المصرية قد أدركت أهمية ربط ميناء مصوع علي البحر
الأحمر بالنيل في تنشيط التجارة وإقرار الأوضاع في تلك البلاد . غير أن الخط
الموصل بين مصوع والنيل كان لا بد وأن يمر بإقليم (بغوص) أو سنيهيت الذي ادعت
الحبشة ملكيتها له مما جعل مصر تتجه إلى للسيطرة عليه (١٨٧٤) .

وأدرك البريطانيون خطورة التوسع المصري علي المصالح البريطانية في البحر
الأحمر وخليج عدن بل وعلي الساحل الشرقي لإفريقيا . وقد ظهر ذلك من تقرير
الضابط البريطاني وود (wood) إلى السير هنري اليوت - سفير إنجلترا بالامستاه -
في السادس من أغسطس ١٨٧٥ جاء فيه : " أن التنازل عند ميناء زيلع والاستيلاء علي
بربره يجعلان ساحل البحر الأحمر الغربي كله في قبضة مصر . " (٥٧)

وتعتبر زيلع معقلة لعدن في أهميتها ، فهي تعتبر آخر موطن لقدم الدولة العثمانية في
إفريقيا ، وأن امتلاك مصر لهذا الميناء له أهمية كبرى بالنسبة لها من الناحيتين
السياسية والتجارية ، لأن ساحل أفريقيا المطل علي البحر الأحمر سيصبح كله تحت
السيطرة المصرية . وتقع زيلع تجاه عدن وتعللها في الأهمية وتعتبر الميناء الوحيد في
هذه المنطقة من الساحل ، وتقوم بتبادل السلع والمتاجر مع الموانئ العربية كما أنها
تعتبر مخرجاً للأقاليم الواسعة في الداخل . (٥٨)

ولا شك أن الإنارة المصرية لإقليم بربر قد جلبت معها العمران والتحضّر وقد
أدى هذا بالتالي أجل الخدمات للبريطانيين في عدن ، وإن كانوا لم ينظروا بعين الارتياح
للوجود المصري في هذه الجهات نظراً لأنهم كانوا يطمعون في وضع أيديهم عليها
حفاظاً علي المصالح البريطانية في حوض البحر الأحمر . (٥٩)

ووصلت الحملة العسكرية التي بعث بها الخديوي إسماعيل في ١٠ أغسطس عام ١٨٧٥
بقيادة مكيلوب (McKillop) (الضابط الإسكتلندي) الذي كان يعمل في خدمة

الحكومة المصرية كرئيس لمصلحة القنارات الى رأس حاقون ويرلوه ثم قامت باحتلال "قسمليو" وأطلق عليها أسم "بورت إسماعيل" حققت الحملة المهمة التي أرسلت من أجلها لساحل الصومال.^(٢٠)

وبضغوط بريطانيا علي الخديوي إسماعيل أمر بسحب الحملة المصرية من ساحل الصومال الجنوبي وإعادة "الوابورات والحساكر" إلي السويس.^(٢١)

٥ - النمسا و البحر الأحمر:

تطلعت النمسا - هي الأخرى - هي للاستفادة من طريق قناة السويس - البحر الأحمر ، فنجد اتصال النمسا في السويس يصرح بأن البضائع النمساوية مثل القطن والحديد والصلب والمواد المختلفة مثل الحبال والصابون والدقيق والبسكويت والكحول إلي غير ذلك من الممكن أن تجد لها مخرجاً سريعاً ومستمراً إلي البلاد الواقعة علي سواحل البحر الأحمر ، لذلك يجب إنشاء علاقات تجارية مع تلك الدول . وتعلق إحدى الصحف الإيطالية : "أن علي إيطاليا التي لديها الكثير من المنتجات المذكورة غزو الأسواق التي ستكون بمثابة سوق جديدة للمنتجات الإيطالية"^(٢٢)

والأمبرطورية النمساوية كان لها ميناء تريستا علي البحر الأدياتي والذي يعتبر منفذاً التجاري علي البحر المتوسط وكان هذا للميناء يرتبط بخط حديدي من فينا حتى تريستا. لذلك اهتمت النمسا بحرية الملاحة في نهر الدنوب كرابط رئيسي يربطها ببقية دول العالم. وكان النهر يحمل التجارة للنمساوية أكثر من الخط الحديدي.^(٢٣)

ومن الشركات الملاحية النمساوية الجديدة التي انطلقت إلي البحر الأحمر عبر قناة السويس نجد شركة (Lloyd Austriechen) التي نقلت بضائع من ميناء البندقية إلي الهند خلال عام ١٨٧١ بما قيمته ٨ و ٦ مليون فرنك.^(٢٤)

كذلك تقدمت حكومة النمسا إلي الرايخستاج باقتراح من أجل جعل تريستا ميناءً حراً ، كما تسلمت شركة اللوينر النمساوية للملاحة البحرية اعانة مالية من الحكومة لإنشاء خطين ملاحيين جديدين إلي بمباي ، وأصبحت شركة (Lloyd-Austro) Hongroise النمساوية من كبريات الشركات الملاحية النمساوية ، وإزداد عدد سفنها علماً بعد عام لتربط ميناء تريستا بميناء بمباي والهند وهونج كونج.^(٢٥)

٦- أسبانيا والبحر الأحمر :

اهتمت أسبانيا بطريق السويس الأحمر ، فنجد الشركة الملاحية الأسبانية :
(La Ligne Espagnol) وقد نظمت خطاً ملاحياً فيما بين برشلونة والبحر الأحمر
ومانيلا ، وترايدت سفنها بقناة السويس عاماً بعد عام وأيضاً خطاً ملاحياً آخر باسم :
(Marquis de Com) فيما بين أسبانيا والفلبين ^(٦٦) . وقد أصبح البحر الأحمر
طريق هام لأسبانيا إلى مستعمراتها في الفلبين . وقد جرت مفاوضات بين إيطاليا
وأسبانيا للحصول الأخيرة على نقطة ارتكاز لها في البحر الأحمر تستخدم كمستودع
للحم للسفن الأسبانية . ووردت برفقة من سان سباستيان تفيد أن ولي العهد الأسباني قد
أعلن عن رضائه للحصول على أرض على ساحل البحر الأحمر من أجل استخدامها
كقاعدة بحرية أسبانية ^(٦٧) .

وكانت أسبانيا قد اهتمت بالحصول على توكيل تجاري في البحر الأحمر لاستخدامه
كمستودع للحم لسفنها التجارية والحربية على السواء في الأراضي الواقعة جنوب
مصوع والتي لا تخص أي دولة : " N'Appartient a aucune nation " ^(٦٨)

هذا وقد أعلن وزير خارجية أسبانيا موري (Moret) في اجتماع مجلس
الوزراء في ٢١ سبتمبر عام ١٨٨٧ أنه لا يوجد اعتراض من جانب أي حكومة أجنبية
على إنشاء أسبانيا مستودعاً للحم على قاعدة بحرية أسبانية في البحر الأحمر ^(٦٩) .

٧- روسيا والبحر الأحمر :

إذا نظرنا إلى تكوين روسيا الجغرافي نجد أنه في الوقت الذي كانت توجد في
الإمبراطورية الروسية أنهار كثيرة صالحة للملاحة وبحيرات واسعة إلا أن روسيا -
نظراً لحجمها - فهي أسوأ من أي دولة أخرى بالنسبة لمنافذها البحرية . فعلى
الرغم من وقوعها على ثلاثة سواحل : المحيط المتجمد الشمالي ، إلا أنه عديم
الجدوى عملياً . والثاني المحيط الهادي ويمكن استخدامه لحد معين ، لأنه مخلق معظم
أشهر السنة . وكذلك بحر البلطيق مخلق أشهر عديدة بسبب الجليد . أما البحر الأسود
فهو في الوقت الذي يمثل فيه منفذاً لروسيا طوال فصول السنة تجاه البحر المتوسط ،
إلا أنه كان ينقصه طرق المواصلات مع باقي الأراضي الروسية - الروسية - كان عرضه

لأن تخلق منافذه في حالة الحرب . وإن السياسة الخاصة بالحاجة إلي منافذ بحرية ، كانت تمثل عاملاً هاماً في تاريخ روسيا ، وهو السبب في صدامها مع الدول الأخرى ، في الوقت الذي كان فيه باعثاً علي الاستيلاء علي أراضي جديدة من أجل الوصول إلي منافذه بحرية لكي تكون البلاد علي قدم المساواة مع البلدان الأخرى . (٧٠) .

وقد أدى افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية إلي وصول السفن الروسية إلي البحر الأحمر ومياه الخليج العربي ، حيث أرسل الروس إلي هناك بعثة فنية لاختبار المواقع الملائمة لإقامة مواني روسية فيها ، وهي لو نجحت في مهمتها لأتمت حلقة تهديدها للهند فيما بين نهر آموداريا وبين هذا الخليج وقد أدى وصول الأسطول الروسي إلي البحر الأحمر والخليج العربي الي انزعاج الإنجليز (٧١)

ولاشك أن روسيا استفادت من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية وبالأخص موانئها علي البحر الأسود التي أصبحت قريه من المحيط الهندي والشرق الأقصى وأصبحت أوديسا الميناء المفضل للتجارة مع الشرق الأقصى . فالسفينة التي تغادر ميناء أوديسا متجهة إلي الصين عبر قناة السويس والبحر الأحمر ، توفر ٥٠٠ ميلاً بحرياً عن سفينة أخرى تقوم من ميناء مرسيلا و ٢٠٩٠ ميلاً أقل من سفينة تقوم من ميناء ليفربول ، ففي الوقت الذي يصبح فيه ميناء أوديسا - بعد فتح قناة السويس - الميناء الأوربي الأكثر قرباً للصين واليابان - فإنه عن طريق استخدام الطريق الملاحي القديم عبر جبل طارق وطريق رأس الرجاء الصالح يكون أكثر للمواني تطرفاً وبعداً . وهكذا استفادت روسيا من قناة السويس وسارعت بإنشاء خط ملاحي لربط ميناء أوديسا بالشرق الأقصى واليابان والصين وميناء فلاديفوستك ، وقدرت تكاليف تدعيم هذا الأسطول للروسي بمبلغ ٥٠٠ و ٨٠٠ روبل (أي ما يعادل ثلاثة ملايين ومائتي ألف فرنك) (٧٢) .

وهكذا أدى افتتاح قناة السويس إلي تحويل مسار بضائع هامة مثل القطن المشحون لروسيا والذي كان يصل أولاً إلي إنجلترا لتصنيعه ثم إعادة شحنه ثانية إلي "سان بطرسبورج" ، أصبح بعد افتتاح القناة للملاحة العالمية تصل بضائع الهند مباشرة عبر البحر الأحمر وقناة السويس إلي ميناء أوديسا ومنها إلي موسكو وبذلك تم اختصار المسافة والوقت والتكلفة (٧٣) .

هذا وقد قام مندوبون روسيون بالبحث في إنشاء خط ملاحي مباشر فيما بين يوكوهاما وشنغهاي ولوديسا، وتم فعلاً إنشاء خط ملاحي كبير بسفن بخارية . هذا بالإضافة إلي

ازدياد حركة النشاط بين روسيا ومستعمراتها في أمور (Amour) وجزيرة سخالين .
وكان من نتيجة ذلك أن أضيف ما يزيد عن عشرين سفينة تجارية لخدمة هذا النشاط
الجديدة مستقلة في خدمتها عن الأسطول التجاري الأهلي: (Flotte Nationale) .
وأي هذا بطبيعة الحال إلى ازدياد عدد سفن هذا الخط المتجه للشرق الأقصى عبر
البحر الأحمر .^(٢٤) وتبدو أطماع روسيا في البحر الأحمر ، ومن المخاوف التي أبدتها
السفير الإيطالي (في لندن) من أخطار التدخل الروسي في سواحل البحر الأحمر ، فقد
تحدث عن برقية سرية استلمها من مانشيني تفيد أن الحكومة الروسية ترسم خطة لإقامه
مستودع للبضائع وأن لها أطماع في الحبشة وأن هذه الأطماع قد زادت نتيجة لإخلاء
الساحل الواقع إلى الجنوب من مصوع.^(٢٥)

كما تؤكد الوثائق الفرنسية أن (هانوتو) قد فشل في محاولته لجر روسيا إلى
المسألة المصرية وسواحل البحر الأحمر ومحاولته في عام ١٨٩٦ الحصول على تعاون
الروسيا معه في إثيوبيا ، فقد كان (هانوتو) راغباً في التدخل في إثيوبيا بدون تأييد
الروسيا.^(٢٦)

٨- البرتغال والبحر الأحمر :

استغلت البرتغال أيضاً من قناة السويس فدفعت بسفنها هي الأخرى وأنشأت
خطاً ملاحياً يتكون من سفن بخارية لتتقل البريد فيما بين لشبونة وإفريقيا الشرقية
البرتغالية عبر قناة السويس والبحر الأحمر.^(٢٧)

٩- حركة نقل القوات والمعدات العسكرية عبر قناة السويس والبحر الأحمر:

سهلت قناة السويس عملية نقل الجنود والمعدات الخربية من الدول الأوروبية
لتجد طريقها إلى البحر الأحمر ومستعمراتها في الشرق . فإذا كانت إفريقيا غداة افتتاح
قناة السويس للملاحة العالمية ما تزال ملكاً للأفارقة فقد كانت تسعه أعشار أراضي
القارة تحكم بطريقة أو بأخرى بمعرفة الأفريقيين ، ولكن خلال ثلاثين عاماً - بعد
افتتاح قناة السويس - انقلبت تلك النسبة وأصبحت معظم أجزاء القارة نهياً للاستعمار
الأوروبي.^(٢٨)

وبدراسة حركة مرور القوات العسكرية عبر قناة السويس نجد أنها بلغت في
عام ١٨٨٦ سواء من الجنوب أو الشمال ١٦٧٦٢٢ جندياً.^(٢٩)

وبلغت في عام ١٨٩٦ حمولة السفن الحربية التي استخدمت قناة السويس ٤٠٧٠٠٠ طناً بنسبة ٧, ٤% من إجمالي الحمولة للمرة في قناة السويس . وهكذا كانت القناة بمثابة ترمومتر للحملات العسكرية عبر القناة إبان فترات الصدام والصراع بين الدول ، ففي عام ١٨٩٥ انجد الحملة إلى مدغشقر والحبشة ، وفي عام ١٨٩٦ الحملة إلى الحبشة والعودة من مدغشقر ، وسنة ١٨٩٧ انخفضت حركة السفن الحربية ثم عادت في عام ١٨٩٨ إلى الارتفاع بسبب مرور السفن الحربية الاسبانية والأمريكية خلال الحرب بينهما.

وبلغت السفن الحربية العابرة لقناة السويس خلال عام ١٨٩٧ - ٧٨ سفينة حربية وسفينة نقل جنود ، منها ٤٢ سفينة بريطانية ، ٨ إيطالية و ٨ هولندية و ٦ فرنسية (٨٠)

ويرجع سبب انخفاض حركة مرور القوات عبر قناة السويس في عام ١٨٩٧ إلى توقف العمليات الحربية الفرنسية والإيطالية في مدغشقر والحبشة، وأوضحت إيرادات القناة عبور ٩٢٦٣٩ جندياً في عام ١٨٩٧ مقابل ١٩٨٥٢٠ جندياً في عام ١٨٩٦ (٨١) وقد نقلت إيطاليا ٥٥٧٥٩ جندياً عبر قناة السويس خلال حربها في عام ١٨٨٧ - ١٨٨٩ ضد الحبشة. (٨٢)

وقد ازدادت حركة نقل القوات العسكرية عن حركة نقل الركاب، فقد ارتفع الرقم إلى أكثر من ٢٠٠, ٠٠٠ في عام ١٨٩٥ وأكثر من ٣٠٠, ٠٠٠ في عام ١٨٩٦. وأن مرور عدد ١٩٨٥٢٠ جندياً ساعد على تدعيم الحركة التجارية الهابطة عبر قناة السويس عام ١٨٩٦. كذلك أدت ثورة الفلبين إلى قيام أسبانيا بارسال ٢٧٥٠١ من قواتها عبر قناة السويس والبحر الأحمر في عام ١٨٩٦.

وعندما هزم منليك الإيطاليين في عام ١٨٩٥ بعثت إيطاليا ٧٤٠٩٤ جندياً من قواتها عبر قناة السويس والبحر الأحمر وكان هذا العدد يمثل ٦, ٤% من إجمالي الحركة في قناة السويس عام ١٨٩٦. وحلت إيطاليا محل هولندا كصقل رقم ٤ للمستخدم لقناة السويس في ذلك العام. (٨٣)

أما بالنسبة لحركة مرور الركاب في قناة السويس فقد ارتفع عدد الركاب للذين عبروا قناة السويس من ٢١٧٥٨ مسافراً عام ١٨٧٠ إلى حوالي ربع مليون راكب في عام ١٨٩٩ أي بعد ٣٠ عاماً فقط من افتتاح القناة. (٨٤)

كذلك تنفق المهاجرون من مالطه وصقلية واليونان اعتباراً من عام ١٨٨٣ عبر قناة السويس في طريقهم إلى استراليا والمستعمرات التي أسسها الإنجليز. (٨٥)

Reference:-

CAB 37

12 / 12

06930

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

*Printed for the use of the Cabinet. February 9, 1884.*CONFIDENTIAL

I CIRCULATE a paper written, without any communication with me, by Captain Tryon, Secretary to the Admiralty, who, from having been in charge of the transport of the Abyssinian Expedition, has considerable acquaintance with the Red Sea.

Captain Tryon has very much expressed the views which I myself entertain as to the position which we should assume in the Red Sea. Of course, that position must be assumed with a due regard for the suzerainty of the Porte over the coast, a suzerainty which we have maintained hitherto in diplomatic correspondence with the object of preventing the acquisition by other nations of positions on the Red Sea which, it was supposed, might threaten our communications with India. We have, I believe, somewhat departed from the policy of exclusion in regard to Assab Bay, where the Italians have a Settlement, and Obokh, to which the French have laid a claim. I do not think either of those Settlements would be dangerous to us, and I would exhibit no jealousy in regard to them.

I will make some observations supplementary to Captain Tryon's paper, observing that I agree with him in thinking that the development of trade is the best means of checking the Slave Trade.

The position which we have assumed since the news arrived last November of the rising of the Arab tribes near Suakin, and of the defeat of General Hicks by the Mahdi, is that we have engaged to protect the Egyptian ports on the Red Sea. Up to the defeat of Baker's force near Tokar this protection has been afforded by the presence of Her Majesty's ships. The incompetence of the Egyptian Governors and the uselessness of Egyptian troops render it necessary to make arrangements which will provide some further security; especially having regard to the heat of some of these places in the summer, and the consequent risk to the health of our men if ships are stationed for any length of time off particular ports.

I would recommend, in the first place, that Sir Evelyn Baring should be instructed to arrange that either English or foreign Governors (such as Geigler Pasha) should be appointed to the different ports. Taking, then, the African coast of the Red Sea, commencing from the south, there is, first, the Somali Coast at the entrance of the Red Sea. The freedom of the trade from Berbera, Zeyla, and Tejureh is essential to us for the supply of Aden with provisions. The people are friendly to us. The country is quiet for the present. The Egyptians have established their rule over the Province of Harrar, eight days' journey from Zeyla. This acquisition has been always a loss to Egypt. Gordon, when Governor-General of the Soudan, to which it was then attached, wished the then Khedive to give it up. It should be restored to the old rulers of the country, and it is essential that Abu Bekr Pasha, who is the Egyptian Governor, should be removed. He is a notorious slave-dealer. It is probable that he has some force at his command, and it is impossible to say what steps should be taken for his removal until we receive the Report which Major Hunter, who knows the coast well, and has been sent from Aden for the purpose, is to give us. I believe a very small force of native Indian troops from Aden would suffice to give any protection which is required along the Somali Coast.

The French claim to Obokh and the Italian claim at Assab Bay come next in order northwards. I would not interfere with either.

{107}

Reference:-

CAB 37

12

06730

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

E

2

Next comes the coast which borders Abyssinia up to Massowah. The Abyssinians might be left to occupy it.

With an English Governor at Massowah, no probability of difficulties would arise there. The place is entirely commanded from the sea, and should be occasionally visited by one of Her Majesty's ships.

At Suakin we shall probably have to keep a small English garrison, at least for a time, until the tribes settle down.

I believe, lastly, that it would be desirable to connect Koseir with the Nile at Kench, a distance of about 80 miles. Such a railway would probably be of much use in making a kind of frontier to Lower Egypt, and in establishing relations with the Bedouins of the frontier. To England it would be of very great strategical value in case of a war, when the Suez Canal might be blocked, and we might be called upon to protect Egypt.

The measures which I have roughly and briefly sketched out seem to me to be practicable, and to constitute a policy which would be advantageous to England and to the natives of the interior of that part of Africa which borders on the Red Sea. No territorial acquisition in the interior would be required. It would be the plain interest of the tribes to be on good terms with those who hold the ports from which their trade is carried on.

I have only to observe, in conclusion, that none of these ports south of Koseir can be held to be of any real value to Egypt, and that I only propose that the dominion of Egypt over them should be maintained because, with the present Sultan on the throne, it seems to be impossible to make any similar arrangements with the Porte. I do not anticipate that there would be any difficulty in raising the necessary sum for the administration and protection of Massowah and Suakin by moderate customs dues, and I do not see any objection to such small force as may be required for the Somali Coast being supplied and paid for by India. It could hardly cause any extra expenses to the Bombay Government.

(Signed) NORTHBROOK.

February 8, 1884.

هوامش البحث

- ١- جمال حمدان ، شخصية مصر . ج ٢ ، ص ٧٩٨ .
- ٢- Alison, Philip , Modern Europe. 1815-1899 , p.18
وراجع جلال يحيى ، التنافس الدولي في بلاد الصومال . القاهرة دار المعرفة ، ١٩٥٩ ، ص ١٣
- ٣- عبد العزيز الشناوي ، قناة السويس والتغيرات السياسية التي أحاطت بإنشائها ، القاهرة معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧١ ، ج ١ . ص ٢١٥ .
- ٤- جلال يحيى ، التسلط البريطاني على سواحل مصر . الإسكندرية . لجنة الدراسات الإفريقية . ١٩٦٠ . ص ص ٢٧-٢٨ .
- ٥- عبد المنصف وآخرون ، تاريخ البحرية المصرية في عام ١٨٦٣ - ١٩٦٣ . الإسكندرية ، مطبعة الأهرام ، ١٩٧٣ ، ص ٧٠٢ .
وراجع أيضاً شوقي عطا الله الجمل ، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن ١٩ - القاهرة ، ١٩٧٤ ، ص ص ٣٠١-٣٠٥ .
- ٦- جلال يحيى ، التنافس الدولي في الصومال ، القاهرة ، دار المعارف . ١٩٥٩ ، ص ٨٢ .
- ٧- محمد السروجي ، العلاقات بين مصر وإثيوبيا في القرن ١٩ . الإسكندرية . مطبعة المصري ، ١٩٦٠ ، ص ص ١٥٨-١٥٩ .
- ٨- Moorhead, Alan ,The White Nile . London .Penguin Books.1963 . p146 .
- ٩- Sanderson, England Europ and the Upper Nile(1882 - 1889) London . 1965p.62.
- ١٠- Baring to Graniville ,Cairo ,8.12.1883.Parl. Pap. Egypt. (1884)No.140
- ١١- Barrerr à Férry, la Caire, 28 Nov. 1884. D.D.F T.5.No 200.
- ١٢- Ibid.
- ١٣- Bullétin Décadaire, No 483. 22 Mars. 1885.
- ١٤- Northbook to Admiralty, Cab. 37/12/12,9 feb. 1884. P.R.O(6930)
(انظر نص الوثيقة السرية في نهاية البحث)
- ١٥- Ibid
- ١٦- Ibid
- ١٧- Holt. P.M.T. the " " th. Sudon . 1881-1898 London . 1970. P.41.
- ١٨- Sanderson, op, cit . 34.
- ١٩- Ibid
- ٢٠- شركة P&O وشركة الهند البريطانية للملاحة وشركة الشرق الخ .

- 21- Bullétin Décadaire . No 488. 12.7.1885. p. 868.
- 22- جلال يحيى ، التنافس الدولي في بلاد الصومال ، ص، ص، ٧٨ ، ١٣١ .
- 23- Pierre Pénovin, La politiques d' Expansion Imperialiste. Paris , 1939. p.11
- 24- يقع ميناء أوبوك في مدخل البحر الأحمر الجنوبي ، وهو ميناء طبيعي محمي من الرياح التي تعوق الملاحة به .
- 25- Bullétin Décadaire, No: 32, 12. april , 1872.
- 26- السكرتير الشرقي للإمبراطور نابليون الثالث .
- 27- جلال يحيى ، التنافس الدولي في بلاد الصومال ، ص ص ، ٤٠ - ٤٤ .
- 28- المرجع السابق ، ص ٤٩ .
- 29- المرجع السابق ، ص ص ٥٢ - ٦٢ .
- 30- فاروق اباظة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر . القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٦ ، ص ص ٣٧٣ ، ٤٦٣ .
- 31- Alvin, Cottrell, The Indian Ocean, Its Political Economic and Military Importance. N.Y.172. p.10.
- 32- Jules Ferry á Raindre. Paris, 21 Jume 1993. D.D.F.T.5. No. 51.
- 33- Farnie, East & West of Suez canal in History. 1854-1950 . Oxford. 1969. P326 .
- 34- Férry aux Ambassadeurs de France à Vienne, Berlin, St. Petrosbourg, Circulaire . 3.12. 1884. D.D.F. Tom.5. No. 479.
- 35- فاروق اباظة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، ص ٩٤ .
- 36- السيد حسين جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ، الإسكندرية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٩ . ص ص ٩١ - ٩٢ .
- 37- لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع : السيد حسين جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ، ص ١٣٧ .
- 38- Robinson Rowan, England , Italy , Abassinia . London. 1935.p.67.
- 39- السيد جلال ، الصراع الدولي . مرجع سابق ، ص ١٢٨ .
- 40- محمد فؤاد شكري ، مصر والسودان ، ص ص ٤١٨ - ٤١٩ ، جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستعمار ، ص ص ٤٠ - ٤٩ وراجع أيضا : Robinson. Op. cit , p.63
- 41- راجع هذه الشركات في كتاب ، السيد جلال ، الصراع الدولي ، ص ص ٦٢ - ٩٥
- 42- Bullétin Décadaire, No: 39, 22. January , 1872
- 43- جلال يحيى، سواحل البحر الأحمر، ص ١١٤
- 44- Décais à J. Ferry , Rome 9.2. 1885.D.D.F.Tom.5.No.74

- ٤٥ Ibid.31.3 1858.No549
- ٤٦ Ibid. No.572,2 November ,1887.p.1537.
- ٤٧ Ibid. No.578,12Janvier,1888
- (ملحوظة : اعتباراً من أول مارس عام ١٨٨٧ بدأ العبور الليلي في قناة السويس)
- ٤٨ السيد محمد رجب حراز ، التوسع الإيطالي في شرق إفريقيا وتأسيس مستعمرة لرتيريا والصومال ، القاهرة ، ١٩٦٠ . ص ٤٥
- ٤٩ فاروق ابازة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، ص ص ٢٣٦ - ٢٣٧
- ٥٠ Bullétin Décadaire, No.498 , Octob.22,1885.pp.950-951
- ٥١ Farnie, East and West of Suez .p.326
- ٥٢ فاروق عثمان ابازة ، الحكم العثماني في اليمن ١٨٧٣-١٩١٨ ، رسالة ماجستير من أدب الإسكندرية ، ١٩٦٦ . ص ٧٧-٨٣
- ٥٣ صلاح العقاد ، الاستعمار في الخليج الفارسي ، القاهرة ، مطبعة الانجلو ، ١٩٥٦ . ص ١٦٩
- ٥٤ Kammärer,A.La.Mar Rouge,Abyssinie et L' Arabie depuis I'Antiquité. Le Caire.1953 vo;I II. p.139
- ٥٥ صلاح العقاد ، الاستعمار في الخليج الفارسي ، ص ص ١٦٧-١٦٩ .
- ٥٦ محمد فوزي شكري ، مصر والسيادة على السودان . ص ٤٩ .
- ٥٧ محمد صبري ، مصر في إفريقيا الشرقية . هرر وزيلغ وبريرة . القاهرة ١٩٣٩ . ص ١٩
- ٥٨ محمد محمود السروجي ، العلاقات بين مصر وإثيوبيا في القرن التاسع عشر ، ص ٣٧ .
- ٥٩ شوقي عطا الله الجمل ، الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر ، ص ٢٠٤
- ٦٠ السيد محمد رجب حراز ، انتشار النفوذ البريطاني في شرق إفريقيا ووسطها ، ص ١١٨ .
- ٦١ فاروق ابازة . عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، ص ٤٥٢ (نقلاً عن دار الوثائق القومية بالقاهرة)
- ٦٢ Bullétin Décadaire, Le Canal de Suez . 22 October .1872 No30p.3
- ٦٣ Taylor ,A.J.P. The struggle for Mastery in Europe .p.228
- ٦٤ Bullétin Décadaire, op.cit ,22.2.1872 No: 60.p3
- ٦٥ Ibid 2.8.1875 No.30.p.4&12.6.1881,No341.p.4
- ٦٦ Ibid 2.2.1872 No.5.p.2& No.163,2.3.1876.p.3
- ٦٧ Ibid. 2.9.1887 No.557

- Ibid. 12.5 1887.No557 .p.1443 -٦٨
- Ibid .22.10.1886.No.570 -٦٩
- Krausse,A., **Russia in Asia**,1588-1899.London.1899.p.92. -٧٠
- ٧١ إبراهيم الشريف ، الأطماع الاستعمارية في الشرق الأوسط ، سلسلة مشاعل الثورة ،
الكتاب الثاني ، بدون تاريخ ، ص ص ١٠٤-١٠٦
- Ibid,12Mai 1872.No.14.p.4 -٧٢
- Ibid,22Janvier 1872.No.3.p.3 -٧٣
- Ibid,1.1.1872.No.1.p.1 -٧٤
- ٧٥ جلال يحيى ، ساحل البحر الأحمر ، ص ٩٤.
- Hanoteux á vam vimeux 5.11.1896.Note du Münstre entrétien -٧٦
avec M. Chichkin ,14.10.1896.D.D.F.Tom. 12.No474.
- Bullétin Décadaire, op.cit.12.4.1892.No.731. -٧٧
- Mark,Strage.**Cape to Cairo**.London.1977.P.P11-12 -٧٨
- Bullétin Décadaire, op.cit.No.548,12.3. 1887.p.1412. -٧٩
- Silvia White,A,op.cit.p346. -٨٠
- Ibid.pp.347. -٨١
- Farnie,Op.Cit.p.432 -٨٢
- Ibid.pp.353-345. -٨٣
- Charles,Roux .**L'Ithme de Suez**.Tom.2.p.308 -٨٤
- Price, C.A, **Southern European and Australia** .Oxford University -٨٥
Press.1963.P.118.

الدراسة الخامسة

الحضارة العربية الإسلامية ودورها في حركة الكشف الجغرافية *

-
- مجلة المؤرخ العربي لاتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة —
العدد الحادي عشر المجلد الأول (مارس ٢٠٠٣ م) ندوة :
"الحضارة العربية الإسلامية ودورها في بناء الحضارة
العالمية" . ص ص ٣١٩ - ٣٦٠

الحضارة العربية الإسلامية ودورها في حركة الكشف الجغرافية

تمثل حركة الكشف الجغرافية التي تمت في عصر النهضة الأوروبية ، واستمرت قرناً ونصف من الزمان ، منعطفاً هاماً في تاريخ الإنسانية ، فقد أصبح هناك عالم جديد وعالم قديم وبدأت حركة التوسع الاستعماري الأوروبي التي اتخذت في مطلعها روحاً صليبية ضد المسلمين وقد حاول البعض أن يرجع حركة الكشف الجغرافية الكبرى إلى حيوية وتطلع غير عادي من شعوب أوروبا وإلى حب استطلاع ومغامرة وتفوق طبيعي في الجنس، إلا أن الأمر غير ذلك ، فالحقيقة ترجع إلى اقتباساتهم العلمية من الحضارة العربية الإسلامية ، التي هي بحق جزء فاعل في حضارة البشرية قديماً وحديثاً .

وقد اندفعت أوروبا الغربية للكشف الجغرافية بسبب عدة عوامل أهمها :

حضاري:

تمثل في حب المغامرة والكشف عن المجهول الذي ساد عصر النهضة الأوروبية ، وهذه الحضارة بدورها تحتاج الاحتكاك بالحضارة العربية الإسلامية .

سياسي:

نمو الشعور القومي والوعي بالذات الوطنية بسبب ضغوط القوى الخارجية المعادية .

دينى:

كان هدف كل من الإسبان والبرتغال هو تعقب المسلمين بعد خروجهم من الأندلس والقضاء على آخر معاقلهم على الساحل الإفريقى ، بل وتطوير المسلمين كما اعتقد الأمير هنرى الملاح بأن نهر السنغال قد يقوده إلى منابع نهر النيل وإلى بلاد الحبشة المسيحية وبذلك يفتح طريق مائى عبر إفريقيا من المحيط الأطلسى إلى البحر الأحمر ومن ثم إلى الهند وبذلك يحصر الإسلام فى إفريقيا من الشمال والجنوب بدول مسيحية ويصير البحر المتوسط آمناً للملاحة المسيحية (١).

واتخذت هذه الموجة صيغة صليبية ، وقد باركت البابوية هذا العمل العدائى ضد المسلمين واعتبرت كل من يستشهد فى سبيل تحقيق هذا الهدف من شهداء الكنيسة . بل ذهب الأمر بتشجيع الباباوات لحركة الكشف الجغرافية بإصدارهم المراسيم والقوانين . وفى سنة ١٤٥٤م تلقى الأمير هنرى الملاح من البابا نيقولا الخامس تفويضاً بأن له الحق فى جميع الكشف التى يكشفها حتى بلاد الهند (٢) كذلك أصدر البابا كاليكتوس الثالث فى ١٢/٣/١٤٥٦م مرسوماً بابوياً يؤكد المنحة التى وهبها نيقولا الخامس وبذلك تمكن هنرى من الحصول على كل شىء . وفى ٩ يونيو ١٤٩٤م أبركت معاهدة توردسيلاس : Tordesilas بين إسبانيا والبرتغال حددت خطأ فاصلاً بين ممتلكاتها يقع إلى الغرب من جزر رأس فردى بنحو ٧٠ فرسخاً على خط طول : ٢٧ ٤٦ . وقد أيد البابا الإسكندر السادس هذه الاتفاقية (٣).

وقد أيد الملوك والأمراء فى كل من إسبانيا والبرتغال هذا العمل ورصدوا له مبالغ ضخمة للإنفاق منها على الحملات التى تتجه ضد المسلمين فكانت موجات الغزو الأوروبى تحت هذا الستار الصليبي عاملاً كبيراً فى تقويض جزء من الحضارة الإسلامية فى القارة الإفريقية والمحيط الهندى والسواحل العربية (٤) ، وكان ارتباط الأهداف الدينية للاستعمار الأوروبى ، ارتباطاً وثيقاً بتلك المفاهيم الوطنية المتعلقة بممتلكات ما وراء البحار (٥).

اقتصادى:

أدى سقوط القسطنطينية عام ١٤٥٣م فى يد الأتراك العثمانيين إلى ارتباط التجارة وانهايار طرقها البرية والبحرية بين آسيا وأوروبا عبر البحر الأسود والأناضول والمضايق . وبعد الاستيلاء على مصر والشام وشمال إفريقيا واليمن ، ووقوع الطرق البرية والبحرية فى يد

الأتراك العثمانيين ، وأصبح على التجار الأوروبيين إذا أرادوا الوصول إلى أى مكان فى الشرق، أن يَمروا بأرض عثمانية ، ولا بد لهم من الحصول على تصاريح من السلطات العثمانية.

وهكذا أصبحت الطرق من أوروبا لشرق البحر المتوسط فى ظل السيد الجديد وتحت إشرافه^(٦).

أسباب انطلاق حركة الكشف الجغرافية من شبه جزيرة أيبيريا:

لم تنطلق حركة الكشف الجغرافية من الأندلس من فراغ ولكن كان وراء ذلك الأمر خلفية تاريخية وحضارية قامت واستمدت جنورها من الحضارة العربية الإسلامية .

استقر العرب فى إسبانيا قرابة ثمانية قرون (٧١١ - ١٤٩٢م) وكانت إسبانيا خلالها مركزاً للاتصال بين آسيا وإفريقيا من جهة وأوروبا من جهة أخرى .

وقد كان العلم العربى من القرن الثامن حتى أواخر القرن الرابع عشر ، أرقى علم فى العالم متفوقاً فى ذلك على العلم فى الغرب والصين .

وكان العلماء المسلمون فى كل حقل تقريباً فى طليعة التقدم العلمى ، وكانت الحقائق والنظريات والتصورات العلمية التى تضمها رسائلهم العلمية أرقى ما يمكن الحصول عليه فى أى مكان فى العالم^(٧).

كانت المعاهد العلمية الأندلسية فى إشبيلية وقرطبة وغرناطة وبلنسية ومرسية مجمع العلوم والمعارف الرفيعة فى تلك العصور ، وقصدها الطلاب من كل فج ، وكانت مكتباتها تضم أنفس الكتب والمصنفات فى مختلف العلوم والفنون^(٨). وقد بلغت سبعون مكتبة عامة^(٩)، وكانت الأندلس مركزاً رئيساً لحركة الترجمة فى أوروبا ومكان التقاء حضارة الشرق والغرب حيث وجدت عليها تربة خصبة للانطلاق إلى كشف المجهول فى عالم البحار والمحيطات والقارات .

أهمية الموقع الجغرافى لشبه جزيرة أيبيريا:

تتميز السواحل هنا بطولها وامتدادها ، فهى تطل على مياه البحر المتوسط والمحيط الأطلسى مما جعلها عرضة باستمرار للغزو البحرى . وقد أدرك المسلمون منذ بادئ الأمر ورسموا لأنفسهم سياسة بحرية اعتمدوا فيها على دور الصناعة القديمة التى كلفت منتشرة على تلك السواحل مثل : طرطوشة وطراكونة ودانية ولقنت وبيجانة وإشبيلية والجزيرة الخضراء وغيرها^(١٠).

كذلك بنى الأندلسيون ميناء " سلا " على المحيط الأطلسى بتصميم المعلم " أبو عبد الله محمد بن علي " من أهل أشبيلية . وكذلك كانت هناك داراً للصناعة فى دانية بشرق الأندلس على البحر وأخرى فى شلطيش وتقع فى غرب إشبيلية وفى مالقة والويرة والصويرة كانت تبنى فيها الحرائق والشواتى (١١).

مظاهر إسهامات الحضارة العربية الإسلامية فى الكشف الجغرافية :

اعتمدت الكشف الجغرافية على علوم ومعارف متعددة مثل : الجغرافيا والفلك والملاحة البحرية وغيرها من العلوم التى أبدع فيها المسلمون وإقتباس الأوروبيون لهذه الحضارة العربية الإسلامية . وسأتناول باختصار هذه العلوم :

أولاً : تقدم الفكر الجغرافى لدى العلماء المسلمين :

ساد الاعتقاد الخاطيء لدى الجغرافيين المسيحيين أن الأرض مسطحة ومن ثم فقد رسم العالم على شكل تخطيطى كما يظهر فى خريطة العالم المعروفة باسم Orbis Terrarum أو The Wheel Map والتى اعتقد عند رسمها أن الله خلق الأرض فى شكل منظم وأنه وضع القدس فى وسطها ، كما رسم العالم على شكل حرف O وظهر البحر الأسود وكذلك البحر الأحمر والبحر المتوسط فى وسطها على شكل حرف T واحتلت آسيا النصف الشمالى من الخريطة ، بينما شغلت أوروبا النصف الأيسر من الجزء السفلى المقابل لقارة أوروبا (١٢).

وقد رفع القساوسة أصواتهم محذرين بأن البحث فى طبيعة الأرض وموضعها لا يعود على الإنسانية بشيء يحقق آمالها فى الحياة الأخرى ، كما سخروا من فكرة كروية الأرض . .

وأصبحت الجغرافيا فى حاجة إلى فكر متحرر وبد أمينة تتعهدا ، ولم يكن حينذاك أفضل من المسلمين ولا أحق منهم للقيام بهذا العمل . وهكذا قابوا مسيرة تقدم علم الجغرافيا فى العصور الوسطى (١٣).

كانت لدى الجغرافيين المسلمين فكرة واضحة عن العالم المعمور نتيجة للفتوح الإسلامية وحركة التجارة العربية والحج وأيضاً جهود الرحالة المسلمون علاوة على أن الإسلام يحث على طلب العلم ومن ثم قدم الجغرافيون المسلمون إسهامات جليلة فى تقدم العلوم الجغرافية بكافة تخصصاتها .

نجح الجغرافيون المسلمون^(١٤) في تحديد مواقع مدن كثيرة بالنسبة لخطوط الطول ، وقسموا العالم المعروف إلى أقانيم على أساس اختلاف طول الليل والنهار كلما بعدنا عن خط الاستواء . وقد اعتقد الجغرافيون المسلمون أن الماء يغطي مساحة كبيرة من الكرة الأرضية وأنه يخف باليابس على هيئة بحر مظلم وكانت لديهم فكرة صحيحة وواضحة عن بحر الروم (المتوسط) وبعض سواحل المحيط . كما عرفوا الجهات الأصلية^(١٥).

وقد ذكر المستشرق " كريغورز " أن للنظرية الإسلامية الحق أن تدعى بأنها أسهمت في كشف العالم الجديد^(١٦) . فقد ترجمت كتب الإدريسي إلى اللاتينية حيث تعلمت منها أوروبا علم الجغرافية في العصور الوسطى^(١٧).

كروية الأرض :

استدل المسلمون عن طريق رحلاتهم البحرية على كروية الأرض ، لأن المغادر والقادم للساحل تتراعى له الأشياء في الساحل تباعاً . وكان ابن خرداذبة قد تصور أن الأرض مستديرة تشبه الكرة وأنها موضوعة في السماء كما توضع المحا في جوف البيضة . وقد ذكر أن محيط الأرض ٩٠٠٠ فرسخ (الفرسخ = ١٢ ألف ذراع والذراع يساوي ١٨ بوصة)^(١٨) . وهذا يساوي ٥٢٦٥٠ كم .

العرب وقياس محيط الأرض :

ومن أهم أعمال العرب في الجغرافيا الفلكية هي محاولة قياس درجة من أعظم دائرة من نوائر سطح الأرض . ويبلغ متوسط قياس الدرجة ٦٣/٢ ميل تقريباً (والميل العربي = ١٩٧٣,٢ متراً) فإن طول الدرجة عند فلكي المئمون = ١١١,٨١٥ كيلو متراً وطول محيط الأرض ٤١٢٤٨ كم ، وهو رقم قريب من الحقيقة^(١٩) . ويعد قياس العرب أول قياس حقيقي أجرى كله مباشرة مع كل ما اقتضته تلك المساحة من الصعوبة والمشقة واشتراك جماعة من الفلكيين والمساحين في العمل^(٢٠).

كذلك هناك نظرية أبو الريحان البيروني (ت ١٠٤٨م) لإيجاد مقدار محيط الأرض بالتقريب أن ذلك العالم الأجل جعل في آخر كتابه الإسطرلاب فصلاً في معرفة مقدار استدارة الأرض واستنبط أن مقدار درجة من خط نصف النهار ٥٨ ميلاً تقريباً^(٢١).

ويانتشار الكتب العربية المترجمة إلى اللاتينية انتشر أيضاً في أوروبا معرفة مقدار الدرجة على القياس المأمونى أى ٢/٢٦٥ ميل ، كما أن العرب عند نقل الكتب اليونانية والسريانية ، ما كانوا انتبهوا لاختلاف أجناس الميل فوقعوا فى أخطاء كبيرة ، كذلك الإفرنج فى القرن الرابع عشر والخامس عشر للمسيح ، لم يلتفتوا إلى مخالفة أميالهم للميل العربى فخطئوا فى حساباتهم خطأ شديداً ومنهم كرسستوفر كولومبس (مكتشف أمريكا) فإنه يفرض أن طول الدرجة ٢/٢٦٥ ميل ، إيطالى (٢٢) قد بعد بين سواحل أوروبا الغربية وسواحل آسيا الشرقية أقل مما هو فى الحقيقة بقدر عظيم جداً ، فلا يبعد أنه لولا غلطة كهذه لم يكن رأى من الممكن أن يصل إلى بلاد الصين راكباً الإوقيانوس فى سفن صغيرة لاتنقل من الزاد ما يكفيه مدة عدة أشهر فامتنع عن سفرة ذلك العجيب الذى هداه لكشف القارة الأمريكية ، فياله من خطأ عاد على الورى بالمتافع العظيمة (٢٣).

نوران الأرض :

سبق العرب كلاً من كيبلر وكوبرنيك فى اكتشاف حركات الكواكب السيارة على شكل بيضى وفى نظرية نوران الأرض ، وإن انبجج الأزفونش العاشر المسماة (الانبجج الأزفونشية) منخوذة عن العرب (٢٤). وعلى الرغم من تقدير المسلمين لأفكار اليونانيين ، إلا أنهم نبذوا فكرة ثبوت الأرض ، وأعلن معظم العلماء المسلمين البارزين أن الأرض تدور وعن هؤلاء البيرونى ، قلقد أكد (أن الأرض متحركة حركة الرحى على محورها) (٢٥).

ثانياً : الخرائط الملاحية :

صنع المسلمون خرائط بحرية ممتازة للإرشاد الملاحى والدليل على ذلك أن الأميرال البرتغالى ألفونسو البوكيرك (Alfonso E Lbuquerque) أرفق فى تقرير له لملك البرتغال عام ١٥١٢م خارطة بحرية كبيرة للملاح من جلاوة موضعاً عليها رأس الرجاء الصالح والبرتغال والبحر الأحمر والخليج الفارسى وجزائر الملوك ومسالك ملاحية إلى الصين وجزيرة (فرموزا). كما أن فاسكو دا جاما نفسه يقرر أنه قد وجد الملاحين العرب على الساحل الإفريقى يستخدمون البوصلة وآلات دقيقة ملاحية وخرائط بحرية (٢٦).

وقد بلغ من ثقة الجغرافيين والرحالة الأوروبيين بدقة الخرائط العربية للبحار الجنوبية فى عصر الكشف البحرية أنهم كانوا يعدون الحصول على واحدة منها أقرب إلى اقتناء النفاس النادرة . وقد نكر المستشرق الفرنسى (ريتو) أن الملاح والرحالة البرتغالى (ألفونسو

البوكيرك) مدين بنجاح رحلاته فى المحيط الهندى والخليج العربى - إلى حد كبير - لخريطة من عمل ريان عربى يدعى (عمر) (٢٧).

كما ذكر (السير توماس رد) أنه قابل فى جزيرة مدغشقر سنة ١٤١٥ رياناً عربياً (يدعى المعلم إبراهيم) أصلح له الخريطة التى كان يحملها عن ملامح تلك المنطقة (٢٨).

ثالثاً : الملاحة الفلكية ولحورها عند المسلمين :

علم الفلك من العلوم التى اهتمت بها البشرية لارتباطها فى العصور القديمة بالتنجيم ومعرفة الطوالع . وتظهر أهمية علم الفلك من حيث تأثيره على الملاحة البحرية وظهور علم (الملاحة الفلكية) ويرجع علم الفلك فى العصور الوسطى لأصول يونانية وشرقية وسكندرية وأوروبية وعربية (٢٩).

نقل الفرغانى - فى القرن التاسع الميلادى - علم الفلك لبطلميموس إلى العربية . وكان علم الفلك من أحب الدراسات إلى العرب بعد الرياضيات . فالنجوم منذ الأيام القديمة هى هادى العرب فى الصحراء (٣٠).

وتقدم المسلمون فى هذا المضمار تقدماً فاقوا فيه أساتذتهم ، فأقيمت المراصد الفلكية (٣١) زمن المأمون فى كثير من نواحي الدولة . ونجح المسلمون بفضل تبادل الملاحظات فى مراجعة جداول بطليموس الفلكية ، وتحديدهم بشكل دقيق ميل سمت الشمس وكذلك مدارها ومدار القمر والكواكب . وحدد البيرونى بطريقة بارعة - كما ذكرنا من قبل - محيط الكرة الأرضية ، كما حدد المسلمون فى جميع أنحاء الدولة اتجاه القبلة فى المساجد بفضل علم الفلك وعلم الرياضيات الذى ارتبط بعلم الفلك وتطور فيه العرب والمسلمون أيضاً . وكان معلماً أوروبا فى هذا الميدان اثنين من أقدم الفلكيين المسلمين وهما : الفرغانى والبتانى (٩٢٩م) اللذين تمتعاً بشهرة زائفة فى أوروبا تحت اسم (الفرجانوس) Alfraganus و (الباتيجينوس) Alba-tegnies . والمصطلحات الفلكية ذات الأصل العربى أكبر دليل على دور العرب الحضارى فى علم الفلك (٣٢).

ويؤكد جوستاف لويون : أن العرب هم الذين نشروا علم الفلك فى العالم كله بالحقيقة (٣٣). وظل علم الفلك عند المسلمين محفوظاً له مكان الصدارة حتى منتصف القرن السادس عشر حينما حل نظام كوبرنيكس الفلكى محل النماذج الفلكية التى وضعها ابن الشاطر ومدرسته

مراغة الفلكية وقد اعتمد ملاحو المحيط الهندي من المسلمين على الاسترشاد بالأجرام السماوية كما فعل أحمد بن ماجد ويظهر ذلك في استخدام الإسطرلاب والبوصلة والكوادرنات (٣٤).

هذا ويلاحظ أنه عندما استمرت الكشوف الجغرافية تتوغل جنوباً غاب النجم القطبي في الأفق ، وعندما اقتربوا من خط الاستواء فقدوا رؤيته تماماً ، وأصبح من الصعوبة تحديد خط العرض في نصف الكرة الجنوبي فكان ذلك صدمة للملاحى أوروبا في القرن الخامس عشر (٣٥).

وفي عام ١٤٨٤م استشار الملك جون الثانى مجموعة من رجال الفلك ، فقالوا أن خط العرض يمكن حسابه عن طريق ملاحظة ارتفاع الشمس في منتصف النهار ، ونتيجة لهذا الحساب فإن الملاحين سيكونون في حاجة إلى جداول تبين الميل الزاوى للشمس وهنا كان لدراسة الفلك عند المسلمين عن السماء أهميتها وفاعليتها ، فعن طريق اليهود أمكن ترجمة ونقل جداول الارتقاعات على يد برتغالى يهودى اسمه : إبراهيم زاكوتا (Abraham Zacuta) عام ١٤٧٨م - وكان أستاذ لعلم الفلك في جامعة سلامنكا بإسبانيا Salamanka ، وهاجر نتيجة لطرد اليهود من إسبانيا إلى لشبونة وعمل في خدمة البلاط الملكى كرجل فلك وكتب جداوله بالعبرية (٣٦).

وفي المؤتمر الذى أقامه الملك جون الثانى ، تمت ترجمة هذه الجداول إلى اللاتينية ثم بعد ذلك بفترة قصيرة نشرت باللغة البرتغالية كجزء من رسالة عامة عن الملاحة بعنوان : Oregi- mento Du Astrolabio ، فكان ذلك أول دراسة علمية وعلامة على التقدم فى علم الملاحة الفلكية . وقامت البرتغال عام ١٤٨٥ بإرسال بعثة إلى غينيا بخرأ لاختبار العلم الجديد الخاص بمعرفة خط العرض .

فكان فى بداية القرن الخامس عشر من الصعوبة بمكان على الملاح الأوروبى تحديد موقعه بدقة لأنه لم تكن لديه الوسائل العلمية الخاصة بذلك ، فإذا فقد ولو مرة واحدة رؤيته للساحل سبب له ذلك خطراً شديداً ، لذلك كان الملاح باستمرار يضع نظره على الساحل .

أما فى نهاية القرن الخامس عشر أصبح لدى ملاحى عصر النهضة الأوروبية وسائل عديدة لكشف خطوط العرض بتقديرات متفق عليها عن الطول الجغرافى لدرجة العرض (٣٧) . كما كان لديه خرائط يمكن تسجيل ملاحظاته عليها ، وقد استفاد هؤلاء الملاحون بلا شك من

التراث الجغرافى والخبرة الملاحية والفلكية وأدوات الرصد والقياس التى كانت لدى المسلمين فى الأندلس وفى المحيط الهندى والبحر المتوسط .

ثالثاً : آلات الرصد والقياس :

استفاد ربابنة السفن من آلات الرصد والقياس التى ابتكرها المسلمون وأدخلوا عليها تعديلات قيمة منذ عرفوا الملاحة فى عرض المحيط ، وعلى هذا فإن حركة الكشف الجغرافى استفادت كثيراً من هذه الآلات وتجميلها فيما يلى :

١ - الإسطرلاب (٣٨):

وهى آلة لقياس ارتفاع الشمس والنجوم ولم يصنع منه أحسن مما صنع العرب بشهادة أوروبا نفسها . وفى متحف باريس إسطرلاب من صنع أحمد بن خلف من منتصف القرن العاشر الميلادى ، يفوق فى صناعته وتدرجه ما صنع من هذه الآلة فى أوروبا حتى القرن الثامن عشر الميلادى .

والإسطرلاب عبارة عن قرص مستدير مقسم إلى ٣٦٠ درجة به ذراع متحرك مثبت من المركز ، ومؤشر يتخذ الموضع العمودى على الأفق . ولاستعماله يحرك الملاح الذراع على الدائرة ليقاس الزاوية بين النجم القطبى مثلاً والاتجاه الرأسى الذى يدل عليه المؤشر . وعلى ذلك تكون الزاوية المكمل للزاوية المحصورة بين الذراع والمؤشر مساوية لارتفاع القطب فوق الأفق (٣٩).

ويؤكد ول ديورانت فى كتابه قصة الحضارة أن المسلمين قد أدخلوا على الإسطرلاب تحسينات كثيرة ووصل منها إلى أوروبا فى القرن العاشر الميلادى ، وظل شائع الاستعمال بين الملاحين حتى القرن السابع عشر الميلادى . وقد صوره العرب وأبدعوا صنعه حتى أصبح بفضلهم أداة علمية وتحفة فنية (٤٠).

وقد استعمل البرتغالى الإسطرلاب ربما لأول مرة فى عام ١٤٥٥م وأثناء رحلاتهم على الساحل الغربى لإفريقيا ، كما استعمل ملاحهم ديجو جوميز Diego Gomez ربع الدائرة فى عام ١٤٦٢م (٤١).

٢ - ربع الدائرة (الكواكبات) (٤٢):

وهى آلة تمثل قوساً قدره ٩٠ درجة من الإسطرلاب ، وتقاس ارتفاع الأجرام فوق الأفق فى الأخرى عن طريق قياس زاوية الظل أيضاً . ومن ربع الدائرة عرف الأوروبيون فى القرن

السابع عشر سدس الدائرة أى (آلة السدس) Sextant المعروفة حالياً فى الملاحة والتي ابتكرها إسحق نيوتن .

ويلاحظ أن الإسطرلاب وآلة ربع الدائرة اختراع عربى بالنسبة للأوروبيين ، فقد نقلوا فكرتيهما عن العرب إبان الحروب الصليبية وإن شاع استعمال هذه الآلات عند الفرس والهنود من قبل . ويعتمد كل من الإسطرلاب وربع الدائرة فى قياس زاوية ارتفاع النجم فوق الأفق على انخيط والثقل المدلى من المركز والذي يتخذ دائماً الوضع الرأسى بالنسبة للأفق (٤٣).

وفى عصر الكشوف الجغرافية لم يكن لدى الإسبان والبرتغال سوى الإسطرلاب وربع الدائرة فى تحديد خط العرض أو رصد ارتفاع النجوم فى السماء ، هذا فى الوقت الذى أبطل فيه العرب استعمال هاتين الآلتين ، اللهم إلا لتحقيق أرصادهم أثناء رسو السفينة فى ميناء أو جزيرة ، بل استعملوا آلات أخرى من ابتكارهم تلائم طبيعة القياس من على ظهر المركب فى البحر ، ومن ثم فقد اعتمد العرب فى قياسهم لارتفاع النجوم على آلات أخرى تتفق وهذه الفكرة ، وقد سبق العرب البرتغال فى هذه التفكير وفى استعمال هذه الآلات (٤٤).

كما أنه فى المقابلة التى تمت بين فاسكو داجاما ومرشده الريان المسلم فى مالندى يذكر لنا المؤرخين البرتغال كيف أن الملاح البرتغالى قد أخذته الدهشة حين اطلع على الآلات التى يقيس بها العرب ارتفاع النجوم ، وهو نفسه لم يكن لديه سوى إسطرلابات خشبية وأرباع الدوائر (٤٥).

٣ - القياس بالأصابع :

أوجد ابن ماجد صلة بين تقسيم دائرة الأفق إلى ٢٢ جزءاً تماثل أختان البوصة وبين استخدام قبضة اليد والذراع مبسوطة فى اتجاه البصر أمام الراصد . فقبضة اليد من الخنصر إلى الإبهام والذراع ممدودة إلى الأمام تمثل $\frac{1}{32}$ جزء من محيط الدائرة مركزها نقطة اتصال الذراع بالكف فلو استقبلنا الشمال لأمكن باستخدام قبضة اليد فقط التعرف على أى اتجاه آخر فى دائرة الأفق (٤٦).

٤ - آلة الكمال (٤٧) :

وهى خشبة على شكل متوازى مستطيلات يتصل من وسطها خيط مدرج بعقد تختلف المسافة بين كل عقدة وأخرى حسب نظام زاوية الارتفاع . ولاستعمال هذه الآلة يثبت الراصد الضلع الأسفل لمتوازى المستطيلات على الأفق بحيث يماسه الضلع الأعلى ويماسه النجم

المرصود وهو في هذه الحالة يقرب الخشبة أو يبعتها حتى يحصل على هذا الوضع ثم يقرأ مباشرة عند العقد التي بين العين أو طرف الأنف ووسط الخشبة . ويوضح هذا العدد ارتفاع النجم بالأصابع . وهذه القاعدة مبنية على حساب المثلثات ، ومنها يمكن معرفة خط العرض برصد النجم القطبي (٤٨).

٥ - آلة البلستي (٤٩).

وهي تشبه الألواح أو الخشبات سالفة الذكر ، غير أنه قد استعويض عن الخيط المعقود فيها بمسطرة مضلعة من الخشب أو الأبنوس ومدرجة إلى أصابع ينزلق عليها مربع القياس .

٦ - آلة الأربليت (٥٠).

وهو نوع آخر من عصا القياس يستخدم من الأمام أو من الخلف لرصد ارتفاع النجوم أو الشمس نهاراً يشبه إلى حد كبير البلستي ، ويعتمد تدريجه أيضاً على الربع المجيب ، ويطلق على هذه الآلة أحياناً اسم " الصليب الهندسي " وأحياناً أخرى " عصا يعقوب " . وكل هذه الآلات في الواقع مردها إلى عصا الخوارزمي . وجدير بالذكر أن البرتغال قد نقلت فكرة هذه الآلة وكذلك البلستي عن العرب في القرن الخامس عشر الميلادي (٥١).

٧ - وردة الرياح العربية (٥٢).

وهي تمثل دائرة الأفق ويوضع عليها الجهات الأربع ، وتعرف هذه الدائرة باسم (وردة الرياح) وتنقسم إلى ٣٢ قسمًا متساويًا معروفة باسم (الأخنان) (٥٣) أو المنزل ، وهذا هو نفس التقسيم الذي استعمل في (الحقبة) والدائرة وبيت الإبرة المعروفة حالياً باسم البوصلة الملاحية وكان التقسيم للتعرف على الجهة التي تهب منها الرياح . ويعتمد هذا التقسيم العربي على مطالع ومغارب نجوم ملاحية معينة . أما الشمال فيشير إليه قطب (الجاه) والجنوب فيشير إليه قطب (السهيل) وأما الشرق فيشير إليه مطلع الطائر وأما الغرب فيشير إليه مغيب الطائر (٥٤) وقد نقل البرتغال في القرن السادس عشر هذه النورة عن الملاحين العرب كما أشار إلى ذلك دي سوسيرا (٥٥).

٨ - البوصلة الملاحية أو بيت الإبرة :

ظهرت البوصلة الملاحية أولاً عند أهل الصين والعرب ، وتنقسم إلى الإبرة المغناطيسية نفسها ثم تنقسم دائرة الأفق إلى الجهات الأربع الأصلية والأقسام الصغيرة المتساوية التي بين كل جهتين منها وذلك على ورقة أو لوح وهو ما يعرف باسم (وردة الرياح) السابق نكرها ، وهي أسبق في الوجود وفي الاستعمال في الملاحة من الإبرة المغناطيسية .

واستعان الملاحون المسلمون فى المحيط الهندى ببيت الإبرة منذ وقت متقدم ولا يمكن الحكم على أن الصينيين قد سبقوا العرب إلى استخدام البوصلة فى الملاحة ، بل إن المرجح أن العرب عرفوا خواص الحجر المغناطيسى أثناء تجارتهم مع الصينيين ، ثم طبقوا الفكرة لمعرفة الاتجاه أثناء سير السفينة فى البحر . وعلى أية حال فقد سبق الشرق أوروبا بثمانية قرون على الأقل فى الاستعانة ببيت الإبرة فى التعرف على الجهات الأربع الأصلية .

رابعاً : فنون الملاحة البحرية :

الملاحة الساحلية : قد سبقت الملاحة فى أعمال البحار أو البحر المفتوح (open sea) بقرون عديدة ، فالملاحة الساحلية تعتمد على ملازمة الساحل طول الوقت والتعرف على معالمه البارزة مثل رؤوس الخلجان والجبال والتلال وما إليها للتحرك من مكان لآخر .

الملاحة فى البحار المفتوحة : تعتمد بالدرجة الأولى على معرفة الاتجاه فى عرض البحر سواء بالشمس نهاراً أو بالكواكب والنجوم ليلاً أى بالملاحة الفلكية . وقد عرف عرب الجنوب الملاحة الفلكية قبل الإسلام بقرون . وكانت مراكب العرب والفرس تحمل التجارة إلى موانئ كمبوديا والصين خلال القرن الثامن والتاسع الميلادى (٥٧) .

المرشدات الملاحية : وعرفت أيضاً باسم (الرهنامات) (٥٨) وقد دون أحمد بن ماجد كثيراً من هذه المرشدات على صورة أراجيز .

علم الإشارات البحرية : وهو يعتمد إلى حد كبير على ملاحظة الأسماك والطحالب وحشائش البحر وأنواع الطيور ولون المياه وفى أحيان كثيرة على سبر العمق أيضاً للتعرف على البعد أو القرب من الشاطئ أو على معرفة سواحل أو جزر بتينها ، أيضاً معالم الساحل المشهورة من جبال وجنات وشعاب مرجانية . وقد استغل الربابنة المسلمون ، مثل أحمد بن ماجد والمهرى ، هذه الإشارات البحرية فى التعرف على الطريق الملاحى . وعن المسلمين نقل الملاحون الأوروبيين الكثير من هذه الإشارات التى يسرت لهم الملاحة فى نصف الكرة الغربى فيما بعد . بدليل أن الملاح الإسباني (بيرو دى كوبروس) يكاد ينقل حرفياً بعد قرن من الزمان تعاليم أحمد بن ماجد . فالملاح الإسباني يقرر فى عام ١٦٠٦م فى رحلة له فى المحيط الهادى علامات قرب البرور ومنها (الأوساخ والاجسام الصامية) التى تحملها الأنهار إلى مصابها وكذلك أنواع الطيور ولون ماء البحر ، وهى أمور قد تكلم عنها أحمد بن ماجد بتفصيل كبير فيما أسماه (علم الإشارات البحرية) (٥٩) .

خامساً : دور السفن في حركة الكشف الجغرافية :

بعد الفتوحات الإسلامية الكبرى استفاد العرب من الأمم السابقة التي كان لها باع طويل في صناعة السفن والملاحة البحرية وهم أحفاد المصريين القدماء والفينيقيين والفرس القدامى وأهل الصين الذين سبقوا العرب في صنع المراكب الشراعية الكبيرة . وسرعان ما أتقنوا صناعة بناء السفن وجلبوا لصناعة السفن الأخشاب الملائمة من غابات آسيا ومن الهند ومن جزر إندونيسيا والملايو ومن ساحل إفريقيا الشرقى ، وصنعوا لهم طرازاً خاصاً من السفن الكبيرة لها أشعة مثلثة الشكل ، وقد ورد ذكرها في مؤلفات أحمد بن ماجد وفي رحلة التاجر سليمان المهري .

أسطول المحيط الهندي :

نجد سيادة العرب الملاحية ومعرفتهم بأسرار الملاحة ومواكبة ذلك لانتشار الإسلام على سواحل وجزر المحيط الهندي ووجود الجاليات الإسلامية في أغلب موانئ المحيط (٦٠).

وكانت السفن الإسلامية سهلة الاستعمال ويمكن الاعتماد عليها وهي صالحة للملاحة وكانت تمخر عباب المحيط الهندي في القرن الخامس عشر أحسن صنعة وتصميماً من أى سفينة أوروبية في ذلك الوقت (٦١). وقد تفوق ملاحو المحيط الهندي على ملاحى البحر المتوسط في العصور الوسطى وحتى قبل عصر الكشف الجغرافية التي قام بها البرتغاليون والإسبان في أنوات الملاحة أو قياسات النجوم ومعرفة الانحراف وقياس المراحل والدوائر الملاحية ، كما يتضح من نصوص ابن ماجد وسليمان المهري ، وأيضاً مؤرخى البرتغال : كاسينيهيدا ودي باروش عن رحلة فاسكو داجاما إلى الهند .

أسطول حوض البحر المتوسط :

سيطر المسلمون ، إبان العصور الوسطى ، على معظم سواحل وجزر حوض البحر المتوسط وأضحى لهم قواعد بحرية ممتدة من شرقه إلى غربه : في عكا والإسكندرية وجزيرة كريت وتونس وصقلية وبارى Bari وجارليانو وطارنت بجنوب إيطاليا وعند ساحل نابلى في جزيرة بونترزا Pontza وفي جنوب فرنسا على ساحل بروفانس في فراكسنتيم Fraxinetum وكذلك في جزيرة كامرج وجزيرة ماجلون غربى نهر الرون ، هذا بالإضافة إلى قواعد جزر البليار : (ميورقة ومينورقة ويايسة) وقواعد سواحل إسبانيا (٦٢).

ويانتقال الجزر الهامة في البحر المتوسط إلى أيدي المسلمين فضلاً عن أغلب سواخله توافر لهم الحصول على المواد الأولية اللازمة لبناء السفن مثل الخشب والحديد من صقلية وشمالي إفريقيا وغربي تونس والأندلس قرب طرطوشة وأيضاً عن طريق التجارة مع البندقية حصلوا على الأخشاب والحديد رغم احتجاجات البابوية على المتاجرة مع المسلمين في المواد الحربية (٦٣).

وهكذا أصبح حوض البحر المتوسط بحيرة إسلامية وظل كذلك حتى منتصف القرن الحادي عشر الميلادي . وأن قوة الأسطول الإسلامي منذ العهد الأموي فصاعداً ، ثم قوة الأسطول المصري زمن الفاطميين ، ونشاط أبي الحسين مجاهد الداني العامري في القرن الحادي عشر الميلادي من قواعده في جزر البليار وسردانية ، كل ذلك أتاح للمسلمين السيطرة على معظم حوض البحر المتوسط (٦٤).

الأسطول الأندلسي :

يهمنا الحديث عن أسطول الأندلس في العصر الإسلامي باعتباره نواة الأسطول البرتغالي والإسباني في مرحلة الحملات الكشفية في نهاية القرن الخامس عشر .

وكانت أهم نور الصناعة بالمغرب والأندلس تلك التي أنشئت في ثغور بجاية وسبتة وطنجة والجزيرة الخضراء وطرطوشة ودانية (٦٥) . وكانت معظم أخشاب السفن يؤتى بها من جبال طرطوشة ووادي بجاية ، وفي جزيرة سلطيش الغربية من ساحل الأندلس ازدهرت صناعة السفن الحديدية على نحو لم يكن له مثيل في ذلك الزمن (٦٦).

وكان الأسطول التجاري الأندلسي يزيد على ألف سفينة ، ويقوم بحمل غلات الأندلس ومنشروعاتها إلى إفريقيا وآسيا . وكانت السفن القادمة من مائة ثغر يزحم موانئ برشلونة وقرطاجة وبلنسية وملقة وقادس وإشبيلية (٦٧).

تركزت أغلبية القواعد البحرية في إسبانيا على طول الساحل الشمالي الشرقي بين طرطوشية وبلنسية وكان ذلك للعداء المستحكم بين مسلمي إسبانيا وبين دول الفرنجة . وكانت مدينة المرية Almaria في الجنوب الشرقي من إسبانيا ، هي القاعدة الرئيسية للبحرية الأندلسية وفيها معظم نور الصناعة ، كذلك وجد بها أسطول دائم تألف من ٢٠٠ سفينة ويليها في الأهمية قاعدة بجاية Bovgie وطراكونة أو (طروقنة) ثم طرطوشة ولقنت شمالي مرسية وكذلك شريش وطرش وشلب وقرطاجنة (٦٨).

أسطول المحيط الأطلسي الإسلامي :

كانت له قاعدة هي الأشبونة أو لشبونة وفي كل قاعدة دار صناعة وإدارة خاصة وفي وقت السلم يرايط عدد من السفن في هذه القواعد ، وهذه تتجمع كلها في مكان واحد وقت الحرب ، ولكل سفينة قبطان مسئول عن الأسلحة والمحاربين ورئيس للبحارة (يدبر أمر جريته بالريح أو بالمجاديف وأمر إرسائه في مرفئه^(٦٩)) وكانت أجور رجال البحرية مرتفعة ويعتبر أمير البحر في نولة بنى أمية بالأندلس أحد الكبار الأربعة الذين تعتمد عليه الدولة ويقال له (قسيم الخليفة) في السلطان ، فهذا يحكم البر وذاك يحكم البحر (٧٠).

البرتغال والإسبان يقتبسون الفن البحري الإسلامي :

لقتبس البرتغال والإسبان من العرب أنواع السفن من حيث التصميم والتشغيل ، كما اقتبسوا الشراع المثلث من العرب - كما سنرى - وكذلك الخارطات الملاحية والملاحة الفلكية والإسطرلاب وآلة الربع ووردة الرياح والبوصلة الملاحية إلى غير ذلك . أضف إلى ذلك أن أهل المغرب الإسلامي كانوا يحولون السفن التي يستولون عليها من أعدائهم الأوروبيين إلى سفن إسلامية ومن ثم قلن الاقتباس من كلا الجانبين كان متاحاً في الفن البحري .

تجهيزات السفن الإسلامية :

تميزت السفن الإسلامية في عصر السيادة بتجهيزاتها المتفوقة وسنناقش هنا بعض هذه التجهيزات التي اقتبسها الأوروبيون عامة وإسبانيا والبرتغال بخاصة وكان لها أثرها الحاسم في نجاح حركة الاكتشاف الجغرافية ، وسنركز هنا على الشراع المثلث باعتباره قوة محركة للسفن في ذلك العصر .

الشراع المثلث :

كان الشراع المصري القديم قائم الزوايا (مربع أو مستطيل) وكذلك كان الشراع العربي في أول الأمر ثم تحول إلى الشكل المثلث ليوفر للسفينة حرية أكبر لتفادي الشعاب المرجانية التي تزخر بها شواطئ البحر الأحمر والمحيط الهندي ، وأيضاً لسهولة تحويل مسار السفينة بسبب كثرة تغير الرياح فيها . والحقيقة أن فكرة الشراع المثلث فكرة مصرية قديمة^(٧١) فقد ظهر هذا الشراع في السفن النيلية ولكن قمته كانت لأسفل أي أنه كان على شكل (مثلث مقلوب) وكانوا يستخدمونه في السفن النيلية وفي السفن البحرية لأنه يوفر للملاحين أو

المحاربين حرية أكبر في تحويل اتجاه السفينة لإمكان الإبحار عكس اتجاه الرياح الشمالية السائدة في مصر في حالة السفن النيلية أو لاختراق صفوف سفن الأعداء في حالة السفن الحربية .

وقد انتقل الشراع المصرى ذو الشكل المثلث المقلوب إلى أحد شعوب البحر الأحمر القديمة الذى يطلق المصريون على بلادهم اسم " بونت " وظهر ذلك في رسوم على جدران مزار مقبرة ترجع لعصر الأسرة ١٨ الفرعونية (حوالى القرن ١٥ ق.م) .

وربما أخذ العرب فكرة الشراع المثلث من هذا الشكل ، ولكنهم جعلوا طرفه المديب لأعلى وليس لأسفل كما هو الحال في الشراع المصرى (٧٢).

تميز شراع السفن العربية بأنه مثلث ، وكان هذا الشراع هو المساهمة العربية من حيث تطوير علم بناء السفن . ويذكر بارى (٧٣) أن هذا الشراع المثلث كان مميزاً للسفن الإسلامية كما يميزهم الهلال نفسه . ولكن رغم مزاياه فله بعض العيوب وهى أن مناورة الدوران بالنسبة لهذه السفينة صعبة ، فرياح المحيط الهندي قلما تجعل السفينة فى حاجة إلى الدوران ، وإذا أراد الربان تغيير مساره بالدوران وجد صعوبة فى ذلك (٧٤).

وكان البحارة فى نهاية القرن الثالث عشر الميلادى قد تعلموا فن الإبحار فى وجه الريح بالأشرعة المربعة التى كانت .كثر شيوعاً فى الشمال ، من الشراع المثلث الخاص بحوض البحر المتوسط الذى كان قد جاء من الشرق الأدنى ليحل فى ذلك الجزء من البحار محل الشراع المربع القديم (٧٥).

فكانت السفن الأوروبية سنة ١٤٠٠م مزودة بشراع مربع الشكل وعندما تكون الرياح خلف السفينة تدفعها للأمام وتسير فى طريقها ، وإذا كانت الرياح عكسية تبقى السفينة فى الميناء غير قادرة على الإبحار (٧٦). وكان فى مقدور هذه السفينة حمل عدد آخر من الأشرعة ، إلا أن سفن ذلك العصر لم تزدد هذه الأشرعة وضت تسير بشراع واحد ، حاملة عدداً كبيراً من الرجال والبضائع الضخمة ، وكانت رحلاتها لمسافات قصيرة ورياح معتدلة ، ولم تلعب تلك السفن أى دور فى حركة الكشف الجغرافية المبكرة لعدم صلاحيتها لهذا العمل

أما البرتغال فقد فضلت سفناً أخرى صغيرة شراعية ، وكان شكل الشراع مثلثاً : (Lateen Caravel) وكان للعرب فضل كبير فى هذا المجال ، مما حدا بأنحد المؤرخين

الأجانب (بارى) بأن يصف فضل العرب الكبير فى هذا المجال على البرتغال بقوله : " وكان العرب هنا معلميهـم أيضاً " (٧٧) : " Here Too The Arabs Were Their Teachers " وهناك تقرير كـتـبة بـيـلـلوك عن استخدام المسلمين للشرع المثلث يقول فيه : " وإبان نهضتهم فى القرن السابع ترك العرب صحراهم واتجهوا إلى البحر ، وأصبحوا بعد وقت قصير من ركوب البحر ، كما هو الحال فى الفلسفة ، أساتذة لرعاياهم الجدد ، وأخذوا ذلك الشرع الذى وجدوه فى جميع المناطق التى قهروها ، وخففوا العارضة الأفقية وأطالوها ، كما رفعوا مقدمة الشرع عالياً ، وشدوا أسفله إلى تحت ، وسرعان ما كان لديهم الشرع المثلث الذى ربما يبقى ، على حين ينثر كل دليل آخر على طاقتهم القاهرة . فبمثل هذا الشرع قابوا أسطولهم الأول مما جعلهم يستولون بسرعة على جزر البحر المتوسط " (٧٨) ويرى البعض أن الشرع المثلث عرف فى القرن التاسع الميلادى (٧٩).

وقد اتسمت بعض سفن المحيط الهندى باستخدامها الشرع الممتد بطول السفينة وقد مر هذا الشرع بعدة مراحل حتى وصل إلى صورته المثلثة فى السفن العربية (٨٠).

والشرع المثلث المعروف فى البحر المتوسط بالشرع اللاتينى ليس لاتينياً على الإطلاق ، ذلك أن العرب هم الذين أدخلوه فى البحر المتوسط حيث كان الشرع المربع ذا الكفاءة الأقل أثناء هبوب الرياح ، بينما تميز الشرع المثلث من غيره بأنه يستثمر الرياح أفضل وأسرع (٨١).

وينكر البعض أن الشرع المثلث الذى نقله العرب للبحر المتوسط عرف فى اللغات الأوروبية باسم عربى هو (الميزان) وكانت السفن المزودة الصارى المثلثة القلع مقصوداً على البحر المتوسط .

وميزة هذا النوع من السفن هى قدرته على الإبحار عكس اتجاه الرياح ، فى حين لم يكن بوسع القرقور الضخم ذى الأشرعة المربعة الذى عرفه البحر المتوسط غير الإبحار فى اتجاه الرياح . وقد اقتبس صناع السفن الأوروبيين الشرع اللاتينى وطوره ، وهو ما مكنتهم فيما بعد من بناء سفن أكبر حجماً وقادرة على عبور المحيط الأطلسى ، وعلى النهوض بغير ذلك من رحلات الاستكشاف العظيمة ، وقد تحققت أهم الإنجازات فيما بين عامى ١٤٠٠م ، ١٤٩٠م على يد صناع السفن البرتغاليين والإسبان بفقد زانوا أولاً من عدد الصوارى فى مؤخره السفن وبهذا زيد من مساحة الأشرعة بحيث باتت تكفى لنفع سفن كبيرة الحجم نسبياً (٨٢).

وسائل الاتصال :

استخدم الحمام الزاجل على السفن الإسلامية كوسيلة اتصال سريع بين مختلف وحدات الأسطول أو مع القيادة العامة في البر ، فكان يطير لمسافات بعيدة يحمل الأخبار . كذلك كان ضمن معدات أسطول صقلية أسراب من الحمام للاتصال السريع (٨٣).

أنواع السفن الإسلامية :

اختلف شكل السفن الإسلامية من بحر لآخر ، فسفن البحر الأحمر مثلاً تختلف عن سفن البحر المتوسط وأيضاً عن سفن المحيط الهندي . فسفن البحر المتوسط ذات مسامير لذلك سميت بالمسمارية ، أم سفن البحر الأحمر فكانت تخاط بالأكلياف خوفاً من أن ياكل المسامير أو الخوف من جبال المغناطيس - كما اعتقد البعض - التي قد تجذب السفن للقاع (٨٤). ولقد كان لاتساع التجارة في العالم الإسلامي في عصر الازدهار علاوة على الصدام البحري مع الغرب المسيحي أثره في ظهور أنواع عديدة من السفن الإسلامية من حيث الشكل والحجم والتشغيل . وبلغ من تفنن العرب في صناعة السفن أنهم كانوا يصنعون منها عشرات الأنواع وقد أطلق على كل منها اسم معين يختلف باختلاف حجمها وشكلها وطريقة صنعها والغرض الذي تصنع من أجله والمناطق التي تستخدم فيها .

وامتد أثر ذلك الفكر الهندسي في العصر الحديث (٨٥)، حيث اقتبس هذا الفن الهندسي البحري الإسلامي في تصميم وتشغيل هذه السفن وطبقها في السفن الحديثة نذكر بعضاً منها :

١ - سفن الدحرجة : RO/RO (٨٦)؛

عرف هذا النوع من السفن في العصر الإسلامي باسم : الطريدة ، وجمعها طرايد وطرايد وطرادات . وقد وصفها الزبيدي فقال : الطراد ، سفينة صغيرة سريعة السير والمجرى والعامة تقول (تطريدة) وقد وضعها (النويري السكندري) في قائمة السفن التي تستعمل في البحر المتوسط ، وأضاف جديداً في وصفها حين قال : وأما الطرايد فإنها مفتوحة المواخير ، أي المؤخرة ، بآبواب تفتح وتغلق معتدة لحمل الخيل بسبب الحرب - (٨٧).

كما وصفها ابن بطوطة قبله بقوله : ... وكان عندنا طريدتان مفتوحتي المواخير فيها الخيل بحيث يركب الفارس فرسه في جوفها ويتدرج ويخرج ... إلخ - (٨٨).

ويضعها . ابن منكلى ، فى قائمة مراكب البحر المتوسط . وينكر ابن ممتى : " أنها سفينة برسم حمل الخيل وأكثر ما يحمل فيها أربعون فرساً . كما ينكر ابن واصل أن الطريدة كانت تحمل إلى جانب الخيل راكبين " (أى مترجلين) ويحدد ابن منكلى حمولة الطريدة بثمانين فرساً (٨٩).

وكانت سببة فى أيام السلطان أبى الحسن المرىنى مركزاً لبناء وإصلاح الطريدة ، (شكل ١٠) ومعنى ذلك أن هذا النوع من السفن عرفه الغرب والأندلس الإسلاميين ، ويؤكد الدكتور العبادى أن الطريدة كانت تستعمل فى المغرب الإسلامى والأندلس لتكون هى سفينة القائد الأعلى فى الأسطول الحربى . ويستدل من النصوص أن الطريدة لم تستعمل إلا فى نقل الخيول والفرسان فحسب ، أى أنها لا تشارك فى القتال الذى قد يدور فى البحر ، وجواز استعمال الناس لها فى أسفارهم البحرية مع ما تحمله من أمتعتهم ، فهى أشبه بالسفن التجارية التى قد تنقلب إلى نوع من المراكب الحربية المقاتلة فى وقت الحاجة (٩٠).

أما السفن الأوروبية التى استخدمت فى نقل الصليبيين - فى العصور الوسطى - فكانت تتسع الواحدة منها لثمانمائة شخص ، وكانت بعض السفن تجهز لنقل الجياد ، وكانت هذه تدخل السفينة من خلال فتحات فى جانبى السفينة ثم تعلق الجياد بنحزمة حول بطونها فى الأماكن المعدة لها . وكان الغرض من ذلك إتاحة الفرص للجياد لتحريك قوائمها وتنشيط الدورة الدموية فى أجسامها خلال تلك الرحلة الطويلة . وكان الفراغ المخصص لكل جواد هو ٧٦,٥ سنتيمتر (٩١).

ويعد ذلك اقتبس الأوروبيون من المسلمين سفن الطريدة فى العصور الوسطى (شكل ١١) واشتقوا اسمها من العربية فسموه بالإسبانية Tarida وفى الإيطالية : Tartan وفى الفرنسية: Tartane وفى الإنجليزية : Tartan (٩٢).

٢ - سفن نقل الغلال Bulk Carrier :

عرف هذا النوع فى السفن الإسلامية باسم : " حمالة " وجمعها " حمالات " وهى من المراكب المتخصصة فى حمل الغلال ، وكانت كذلك من ملحقات الأسطول الحربى مخصص لنقل مؤنة الجيش وزواده والصناع والخدم الملحقين بالجيش والأسطول . وينكر ، أبو شامة ، ضخامة هذا النوع من السفن الذى يسع الواحد منها نحو ١٢٥٠ رجلاً (٩٣) أى أن هذا النوع من السفن يندرج أيضاً تحت بند " سفن الإمداد والتموين " (Supply Vessels).

٣ - سفن الروافد Feeder Vessels :

يعرف في السفن الإسلامية باسم : قياسية وجمعها قياسات وقياس ، وهي من سفن النقل والشحن النيلية وكانت القياسية تنقل البضائع من السفن الراسية في الموانئ إلى داخل البلاد عن طريق النيل (٩٤). استفاد مهندسو السفن من هذه الفكرة وطبقوها على سفن صغيرة تعرف في العالم البحري اليوم باسم سفن الروافد وهي تنقل البضائع من السفن العملاقة ذات الغاطس الكبير وتدخل إلى الموانئ ومصبات الأنهار حيث يسمح لها غاطسها البسيط بالإبحار فيها .

٤ - سفن نقل الركاب Passenger Vessels :

ويطلق عليها اسم جاکر أو الذهبية والجاكر نوع من السفن المستعملة في المحيط الهندي لنقل المسافرين ، وتزود عادة بالمقاتلة لحماية ركابه من هجمات لصوص البحر (القراصنة) ، وقد ذكره ابن بطوطة في معرض كلامه عن سلطان قندهار بالهند بقوله : " وكان فيه خمسون رامياً وخمسون بين المقاتلة الجشية وهم زعماء هذا البحر " (٩٥).

٥ - سفن نقل الحيوانات Cattle Carriers :

وهي سفن متخصصة في نقل الحيوانات مثل الجمال والخيول وما إليها ، فمثلاً السفينة التي تنقل الجمال يطلق عليها اسم (جميلة) وهي من أنواع الزوارق الكبيرة ذات مؤخرة مربعة وهناك نوع من السفن تسمى : (قربة وقربيلة) وتنقل الخيول وتسمى بنفس الاسم في الإسبانية Carabla وبالفرنسية Caravella وتفسر المعاجم الفرنسية هذا النوع بأنه من السفن التركية أو الإيطالية أو الإسبانية أو البرتغالية وله أربعة صواري وأشهر لاتينية (أي مثثة) وتضيف هذا المعاجم أن كولومبس اكتشف أمريكا بئرقة من هذه المراكب (٩٦) .

٦ - سفن النزهة أو السياحة : Cruise Vessels :

سميت هذه السفن بأسماء متعددة مثل : الأهورة والزلال والحراقة والطيار . فقد استعملت الأهورة في النزهات البحرية للأمراء وعند سيرها تحفها مراكب فيها الأتباع والندماء وأصحاب القصف واللهو (٩٧). أما سفن (الزلال) وجمعها (زلالات) فهي نوع من السفن العراقية النهرية كانت معروفة في بغداد أيام الخلفاء وكانت تستخدم في النزهات النهرية والملاهي ولسماع الغناء (٩٨).

٧ - المعديات أو العبارات Ferries :

وقد كانت تسمى (شختور) أو (شختورة) وجمعها (شخاتير) وهى من المراكب النيلية التى استعملت فى عبور الناس للنيل (من الشط للشط الآخر) كما يطلق عليها اسم : (المعادى) ، وأيضاً نجد (المعبر) وهى نوع من السفن الصغيرة يعبر على ظهرها العساكر من شاطئ لآخر أو من مكان لآخر زمن الحرب (٩٩).

٨ - السفن الحربية War Ships :

تنوعت أشكالها وأحجامها ، وجهزت بمعدات القتال المختلفة حسب الغرض الذى بنيت من أجله ولقد بلغ الصناع المسلمون ذروة الإتقان فى تشييد السفن الحربية الكبرى : كالشوانى والحراريق والبطس والبوارج والقراقير والشلنديات والغراب وغيرها ، وكانوا يتخزنون فيها الأبراج العظيمة وشحنونها بالأزواد والأسلحة وغيرها من أدوات الحرب ، وتحمل آلاف من المقاتلين وتجعل على طبقات ، يخصص كل طبقة منها لفئة من الجند (١٠٠).

٩ - السفن الفارغة والسفن المحملة :

تهتم الموانئ البحرية والمرات الملاحية فى الوقت الحاضر بتعريف حالة السفينة عند دخولها الميناء فارغة (IN Ballast) أى لا تحمل أية شحنة ، أو محملة : Loaded لتحديد فئة الرسوم عليها . ونجد نفس الأمر بالنسبة للسفن الإسلامية ، فقد أطلق اسم : " الخن أو الجراب " على السفينة الفارغة ، واسم " غامد " أو " أمد " أو " غامدة " و " أمد " على السفينة المحملة .

خامساً : بعض مظاهر الأثر اللغوى العربى على اللغات الأوروبية فى فنون وعلوم البحار :

عند دراسة اللغات الأوروبية نجد العديد من الكلمات العربية بين مفرداتها وبالأخص فى الألفاظ البحرية ومصطلحات فى الملاحة وفى العلوم الجغرافية والفلكية وأسماء السفن إلى غير ذلك من العلوم بالفنون التى أتبعها المسلمون فى العصور الوسطى . وكم نحن بحاجة إلى "معجم لغوى حضارى" لمل هذه الكلمات العربية التى اقتبسها الأوروبيون ، فهى أوثق دليل على مكانة الحضارة العربية الإسلامية فى العصور الوسطى . وسأذكر هنا بعض الأمثلة فقط لهذه الكلمات :

* كلمة طن : (Ton) وهى وحدة قياس حمولة السفينة ، وجاءت هذه الكلمة من الكلمة العربية (تَن) وجمعها (تَنان) وهو وعاء ضخم للخمر ونحوها ، ويعرف الدن بأنه برميل

النبيذ . وكانت سعة السفن فيما مضى تقاس بمقدرتها على حمل عدد محدد من الدنان ، وقد تحولت الكلمة في اللغات الأوروبية إلى (طن) ، وهي كما نرى مشتقة من كلمة (دن) . فإذا كانت السفينة مثلاً تتسع لحمل ٥٠٠ برميل النبيذ ، قلنا أن حمولتها ٥٠٠ دن . وقد استخدم الدن (الطن) كوحدة لتسجيل سعة فراغات السفينة على أساس أن الدن (الطن) ١٠٠ قدم ٢ أو ٢,٢٨ متر مكعب وبخلت هذه الكلمة كافة اللغات الأوروبية .

* القرقور : وهي السفينة الطويلة العظيمة وجمعها قراقير ، دخلت اللغة الإنجليزية باسم Carrack والبرتغالية Carcora وبالإيطالية Carraca وبالفرنسية Carraque .

* الفلك : أو الفلوكة : بالإيطالية Feluca وبالفرنسية Failauque وبالألمانية Feluke وبالإنجليزية Falluca .

* الماعون : بالإيطالية Maonna وبالفرنسية Mahonne .

* الرمث : بالفرنسية Rames .

* الميزان : ويطلق على أحد قلع السفينة وعلى الصاري الذي يركب عليه ، بالإيطالية Mezana وبالفرنسية Maisaine وبالألمانية Basahm .

* الشباك : بالإيطالية Schibecco وبالفرنسية Chebc .

* الأمراس : وهي جمع رس وهي حبال السفينة ، وتسمى بالإيطالية ammassa وبالفرنسية amasse . ويقول العرب (أمر السفينة) أي ربطها بالمر وهو نوع من الحبال .

* أمير البحر : بالإنجليزية admiral .

ومن أسماء الرياح وما يتصل بها مثل : السعوم والرياح الموسمية ومن مصطلحات التجارة البحرية مثل كلمة العوار والحوالة والوصل والتولون (النول) ومن مصطلحات فن الملاحة مثل : الهول والرصف وكلا (أي رسا) ومنها المقلأ أي المرسى ومن النجوم الملاحية مثل : الثور والرجل والمرقب والمرفق والحمل وفم الحوت والدب والتنب وابط الجوزاء وآخر النهر والديران والقائد والفيس والطائر .. إلخ كلها دخلت اللغات الأوروبية بنفس منطوقها باللغة العربية .

كشف الطريق البحري إلى الهند :

بذلت البرتغال قصارى جهدها للتعرف على علوم العرب الملاحية وملكية والإفادة منها قبل أن يقدموا على مقامرتهم الملاحية الكبرى بالدوران حول إفريقيا ، وقد سبق الحديث عن إسهامات العرب والمسلمين في كافة المجالات الفكرية والحضارية المرتبطة بالملاحة البحرية .

وتجدر الإشارة إلى دور اليهود في إسبانيا في عملية نقل التراث الفكرى الإسلامى للبرتغال ، ففي عام ١٤٩٢م وهو نهاية حكم المسلمين في الأندلس ، صدر مرسوم بطرد اليهود من إسبانيا فشرّد أكثر من مائة وخمسون ألف يهودى في حين اعتنق خمسون ألف يهودى المسيحية (١٠٢).

وقد توجه يهود إسبانيا إلى البرتغال وأخذوا معهم علوم المسلمين الملاحية وجداولهم الفلكية وكانوا قد نقلوها من العربية إلى العبرية واحتفظوا لأنفسهم بأسرارها ، ومن بين هذه العلوم علم " المرشدات الملاحية " والخارطات المعروفة باسم " البروتولانات " وكانت مدرسة قشتالة تعد من المدارس الرائدة في هذا العلم (١٠٣). كذلك لعب التجار اليهود دوراً هاماً في نقل المعلومات العربية إلى البرتغال منذ أمد بعيد . فيحدثنا ابن خرداذبة (٨٤٦م) عن التجار اليهود الرذائية الذين كانوا يعيشون في الأندلس ويتكلمون اللغات : العربية والفارسية والإفريقية والصقلية ، ويقومون برحلات بين المشرق والمغرب لهذا الغرض " برأ وبحراً " (١٠٤). نصف إلى ذلك دورهم في ترجمة العديد من الكتب العربية إلى العبرية واللاتينية .

كذلك نجد من هؤلاء الجواسيس اليهود المنجورين من استقطاع الحصول على خارطات عربية من المحيط الهندى وقدمها للبرتغال . فمن الثابت أن بعثة من هؤلاء التجار البرتغال وعلى رأسهم الفونسو دى بايفا : (Alfonso De Paiva) وبيرو دى كوفيلهام : (Pero de Cavillam) ذهبوا إلى مصر سرّاً .

وسافر من القلزم إلى عدن على إحدى المراكب العربية ، ويقال أنهم أخذوا مركباً عربياً من عدن بعد أن تظاهروا بالإسلام ووصلوا إلى الهند قبل فاسكو دا جاما بعشر سنوات ، حيث زار كوفيلهام قاليقوت وجوا ، ومن هناك عاد إلى سفالة على ساحل إفريقيا الشرقى (على خط عرض ٢٠ جقوباً) وعرف بذلك سر بلاد التوابل في هذه الرحلة ، التى كان قد استقى المعلومات عنها من مصر قبل رحيله . ويقال أن كوفيلهام كان خبيراً بأغلب لغات الشرق . وعند عودته من هذه الرحلة إلى مصر ، علم بموت صديقه دى بايفا والتقى بالقاهرة بيهوديين آخرين هما : الحاخام إبراهيم دى بيا ويوسف لاميجو ، وكانا هما أيضاً شى مهمة سرية خاصة من البرتغال ، لابد أنها كانت للتجسس وجمع المعلومات . وقد أبحر دى كوفيلهام مرة أخرى مع الحاخام ويوسف لاميجو إلى هرمز ومن هناك تفوقا . وقد استعان دى كوفيلهام في هذه الرحلة بكتاب ابن بطوطة ثم ذهب من هرمز إلى زيلع ومنها إلى الحبشة . وتمكن من

العودة إلى مصر ثم إلى البرتغال . وقد أحضر معه فى هذه الرحلة خارطات ملاحية عربية من المحيط الهندى (١٠٥). كذلك من بين الذين ذهبوا إلى لشبونة رجل يدعى " مارتن بهاييم " Martin Behaim وكان خبيراً بالجدول الفلكية والملاحية وأسس فى لشبونة مدرسة للرياضيات والفلك عرفت فى ذلك الوقت باسم " الجونتا " Junta وقد ساعدت هذه الجماعة على إمداد فاسكو دا جاما فيما بعد بالجدول الفلكية الخاصة بالملاحة حول إفريقيا (١٠٦).

المعهد البحرى فى ساجرس Sagres :

أقام الأمير هنرى الملاح فى عام ١٤١٨م أول معهد أبحاث جغرافى فى العالم فى راس سانت فنسنت فى البرتغال فى ساجرس ، وبنى قلعة ومرصداً وقصراً ومبانى لحفظ الخرائط والمخطوطات ومساكن للمدرسين الذين استعان بهم وكانوا من الأقطار التى تقع على حوض البحر المتوسط ، بعضهم مسلمون وبعضهم يهود وإيطاليون ، ذلك أن الأمير هنرى قد فتنته روايات المسلمين عن تمبكتو والسنغال والذهب والعاج والعبيد التى يمكن الحصول عليها على طول الساحل الغربى لإفريقيا ، فعزم على كشف تلك البلاد وضمها للبرتغال (١٠٧).

وأصبح لدى البرتغاليين صورة واضحة عن الطريق البحرى للهند ، فالمحيط الأطلسى متصل بالمحيط الهندى ، وهى حقيقة أكدها الجغرافيون المسلمون من قبل (البيرونى والمراكشى وابن خلدون) ، علاوة على المعلومات التى حصلوا عليها من الجواسيس اليهود ، كما سبق ذكره ، فقامت الحملات البرتغالية تكشف الساحل الغربى لإفريقيا فى مراحل متعاقبة (١٠٨). وقد ذكر العلامة الإيطالى (فرامورو) فى مصوره الجغرافى الذى وضعه عام ١٤٥٧م أن ملاحاً عربياً أبحر حوالى سنة ١٤٢٠م من المحيط الهندى حول القارة الإفريقية فظهر فى المحيط الأطلسى (١٠٩).

وفى منكرات فاسكو دا جاما نجده يعترف بتقدم المعارف البحرية للملاحين العرب الذين قابلهم على شواطئ إفريقيا الشرقية وبنقة الآلات البحرية التى كانوا يستخدمونها وإفادته منها ، وأنه أرسل بعض هذه الآلات البحرية والمخطوطات العربية التى حصل عليها من إحدى السفن إلى الملك (مانويل) البرتغالى (١١٠).

أما المؤرخ البرتغالى ج . دى باروش (١١١) ذكّر أن " دى جاما التقى سنة ١٤٩٨م فى ميناء ماليندى (١١٢) بملاح مسلم يدعى المعلم كلنا أو كاناكا (١١٣) وجد معه عدداً كبيراً من الخرائط والآلات البحرية . كما دهش داجاما لمعلومات الريان المسلم خاصة بعد أن

أطلعه على خرائط وآلات عربية تستعمل فى رصد النجوم ، وسرعان ما أيقن فاسكو دا جاما أنه قد عثر فى شخص الربان المسلم على كنز ثمين مما دفعه إلى الإبحار فوراً إلى الهند دون تباطؤ - يوم ٢٤ أبريل ١٤٩٨ - فوصل كلكتا بعد ٢٢ يوماً دون عناء . ومن المعروف أن فاسكو دا جاما لم يترك منكرات لرحلته بخط يده ، وقد أرخ لهذه الرحلة الكتاب البرتغال القدامى أمثال : لوبيز كاستيهيدا وخوا دى باروش Joa de Barros السابق ذكره . ومن المعلوم أن زلزالاً أصاب البرتغال فى عام ١٧٥٥م وبمر جانباً كبيراً من قصر الهند فى برشلونة وفقدت بسببه كثير من الوثائق الأصلية والخرائط التى كانت محفوظة فى أرشيف المستعمرات البرتغالية . ومن هنا جاء اختلاف الروايات حول تفاصيل رحلة دا جاما الأولى إلى الهند ، وحول اسم الربان الذى قاده إليها (١١٤).

كشف العالم الجديد :

إن مبدأ كروية الأرض - السابق الإشارة إليه - والذى رسخه الفكر الجغرافى الإسلامى داحضاً به النظريات الأسطورية اللاهوتية للكون والأرض ، هو المبدأ الذى لم يكن من الممكن كشف العالم الجديد بدونه . فقد شهد القرن الرابع الهجرى بروز هذه النظرية فى الأندلس على يد أبى عبيدة مسلم البنسى (من أهل بلنسية) فى شرق الأندلس (١١٥).

وكان استيلاء المسيحيين على طليطلة عام ١٠٨٥م قد زاد معلومات المسيحيين الفلكية وأبقى على الاعتقاد بكروية الأرض (١١٦).

وبالنسبة للنشاط الإسلامى فى المحيط الأطلسى نجد أن السفن الإسلامية قد أبحرت فى مياه المحيط الأطلسى ، فقد حدث بعد أن نزل أهل اسكندناوة فى إسبانيا عام ٢٢٩هـ (٨٤٤م) أن كانت الأساطيل الأموية تجوب شواطئ الأطلسى وربما بلغت خليج بسكاية ، وفى سنة ٩٦٦م هاجم القراصنة الدانمركيون ساحل إسبانيا عند لشبونة وقصر أبى دانس فلقبهم الأسطول الأموى وهزمهم عند شلطيش . وفى عام ٩٩٧م جاء الأسطول بجنا المنصور المشاة من ميناء الأطلسى إلى برتغال بالبحر (١١٧).

كذلك نجد رحلة قام بها يحيى الغزال إلى بلاط ملك اسكندناوة - بعد سنة ٨٤٤م (١١٨) وتقرأ أيضاً عن خشخاش القرطبى ، الذى أطلع على متن سفن فى البحر المحيط وعاد بغنائم ثمينة وأيضاً عن مغامر لشبونة - المغرورين - وقد سمى شارع باسمهم فى مسقط رأسهم (١١٩). كذلك خبراً عن قيام السفن الأندلسية بصيد الحيتان فى جوار إيرلندا (١٢٠).

وتنكر دائرة المعارف الفرنسية صراحة أن كولومبس اعتمد على الخرائط التي وضعها الجغرافيون المسلمون في رحلته التي أوصلته إلى العالم الجديد (١٢١).

وينكر البعض أن طبيب فلورنسى يدعى بلولو توسكانيلى قد بعث بخطاب في عام ١٤٧٤م لملك البرتغال " ألفونسو الخامس " يشير عليه بأنه يمكن اكتشاف طريق أقصر للهند من الطريق حول إفريقيا ، وذلك بالسفر بحراً لمسافة ٥٠٠٠ ميل غرباً . وكتب كولومبس إلى توسكانيلى وتلقى منه رداً مشجعاً ونضجت الفكرة في ذهنه .

بعض الدراسات الحديثة التي تؤكد سبق العرب للوصول إلى العالم الجديد :

نشرت مجلة " النيوزويك " الأمريكية في عددها الصادر في أبريل ١٩٦٠م ، أن أمريكا كانت معروفة للعرب ، وأن الوثائق التي عثر عليها تثبت أن العرب وصلوا قبل سنة ١١٠٠م إلى عدة مواضع على الساحل الأمريكى ولا غرابة في ذلك فإن المصادر العربية تحفظ لنا عدة محاولات إسلامية جرت للوصول إلى أمريكا منها محاولة خشخاش والفتية المغربيين - السابق ذكرها .

وكثير من المفكرين العرب المحدثون والمعاصرون يؤيدون فكرة وصول العرب لأمريكا قبل كولومبس ويقولون أن كشف كولومبس لأمريكا كان على هدى من معلومات العرب السابقة ومغامرات بعضهم . وقد مال بعض الباحثين الأجانب إلى احتضان هذا الرأى . فالعالم الفرنسى " جوتيه " يقرر أن تحقيق الدوران حول إفريقيا بواسطة فاسكو دا جاما وكشف أمريكا على يد كولومبس كان متعذراً بدون ارتقاء علم الجغرافيا عند العرب ، وأن هذين الكشفيين العظيمين إنما يعقول العرب ومواردهم وأشخاصهم تحت إمرة النصارى (١٢٣) . ويميل الدكتور زكى محمد حسن إلى الاعتقاد بأن قصة هؤلاء الأخوة لم تكن مجهولة في العصور الوسطى ولعل كولومبس كان يعرفها ويعرف قصصاً أخرى من أخبار من حاولوا ركوب المحيط الأطلسى وكشف غوامضة (١٢٤).

أما عباس محمود العقاد فيرى أنه من الخرائط الموسومة والآراء النظرية التي نقلت عن العرب تلقى كولومبس صوره عن الكرة الأرضية (١٢٥) . ولكن العقاد يقف من قصة الأخوة المغربيين موقفاً آخر ، حيث يشكك فيها ويعتبرها أقاصيص ملفقة تحيط بها الشكوك (١٢٦).

وقد كتب الدكتور جيفرس الأستاذ بجامعة " ويتواتر ستراند " الأمريكية من أن العرب هم الذين اكتشفوا أمريكا قبل كريستوف كولومبس بنحو ثلاثة قرون أو أربعة ، مستنداً إلى أن المزروعات الإفريقية دخلت إلى أمريكا على يد العرب (١٢٧).

كذلك أكد المؤرخ كوندى فى إشارات له ضمن مؤلفاته أن الأسطول الإسلامى أبحر فى القرن الرابع الهجرى من ميناء لشبونة لكشف جزر (أسورس) وبعض جزر الأنتيل ، فكان أول من مزق الحجب عن المناطق المجهولة فى المحيط الأطلسى . وقال فتزلىر الألمانى : " إن العرب قاموا برحلات بحرية متعددة قبل البرتغاليين لا لكشف سواحل إفريقيا الغربية فحسب بل للولوج فى البحر أيضاً مع العلم بأن الانتشار الإسلامى فى إفريقيا بلغ غايته القصوى فى القرن الثالث الهجرى وامتد جنوباً فى غرب القارة إلى منديجو " (١٢٨).

ابن الوردى (١٢٩) يصف أمريكا قبل اكتشافها :

عاش ابن الوردى قبل كولومبس بفترة وله كتاب فى الجغرافيا الوصفية (مؤلف فى حلب سنة ٧١٥هـ / ١٣٣٥م) يذكر أنه يوجد وراء جزر الخالدات (أى كناريا) جزائر وصفها وصفاً يكاد ينطبق على أمريكا . ويغلب الظن أن كولومبس قد استلهم هذا الكتاب ، فقد انتشرت نسخ خطية كثيرة منه فى أوروبا منذ تأليفه ، ووجدت ٩ نسخ خطية منه فى المكتبة الوطنية بباريس وحدها . وفى هذا الصدد يقول ملطبرون فى جغرافيته : " ألف ابن الوردى كتاباً فى الجغرافيا أطنب فيه الكلام عن إفريقيا وبلاد العرب والشام ، ولكنه أوجز فيما يتعلق بأوروبا والهند وشمال آسيا " (١٣٠).

وكانت جغرافيا ابن الوردى معروفة فى أوروبا منذ وقت مبكر وليس من المستبعد أن يكون كولومبس قد اطلع عليها ودرس الخرائط الملحقة بها . وقد اعترف كولومبس نفسه بأن العرب فى مصنقات بعض علمائهم هم الذين أوعزوا إليه بوجود قارة جديدة وراء المحيط . إذ أورد ذلك المؤرخ الفرنسى رونان فى كتابه : " ابن رشد ومذهبه " وقال أن كولومبس قد ترك رسالة بعد وفاته يقر فيها بذلك (١٣١).

هذا وقد أكد الدكتور هوى لزلى - أستاذ علم النباتات بجامعة بنسلفانيا - وهو من أصل صينى ، مستنداً فى بحثه إلى وثائق محفوظة فى الصين ويعود عهدها للقرنين الثانى عشر والثالث عشر الميلاديين أن المسلمين وصلوا إلى السواحل الشمالية لأمريكا الجنوبية من الطرف الغربى للعالم الإسلامى وبالتحديد من الدار البيضاء .

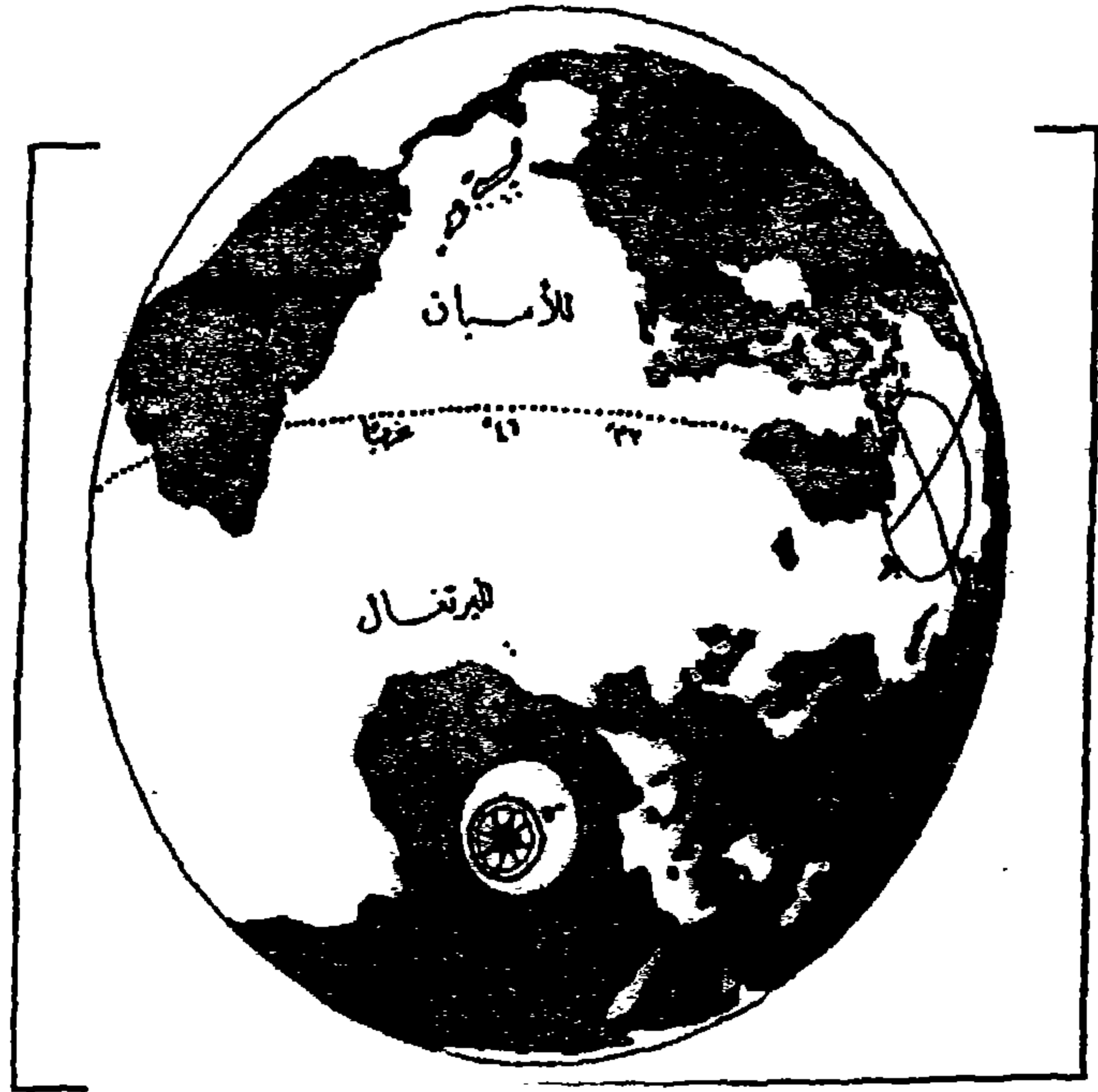
وقد توصل لهذا الرأى بعد أن أنفق ثمانية أعوام فى تتبع انتشار المحاصيل الزراعية والحيوانات فى شتى أنحاء العالم (١٣٢).

أيضاً جاء فى مجلة " الشرق " البرازيلية أن الدكتور " برنينو مابوريا دوبينيو " أحد كبار المسؤولين ، قد وضع تقريراً رفعه إلى حكومته أشار فيه إلى وجود مسلمين برازيليين يقطنون مجاهل ولاية " باهيا " البرازيلية منذ زمن بعيد ويعرفون باسم " الوفاثيين " أو قبيلة الوفاء وعندهم كبير ، ويقول الدكتور برزينو أن هؤلاء المسلمين دخلوا البرازيل منذ قرون قادمين إليها من إفريقيا ومن المحتمل أن يكون مسلمو المكسيك والبرازيل السابق ذكرهم من المسلمين الذين انطلقوا فى القرن الرابع الهجرى فى أكثر من مائة سفينة كشفية عبر المحيط الأطلسى غرباً ولم تعد . وقد يكون بعضها قد وصل إلى أمريكا وآثروا سكتها .

ونذكر كثير من الباحثين وجود مستعمرات عربية فى إفريقيا بين سنتى ١١٥٠ - ١٢٠٠م وأن سبب وجود هذه المستعمرات يرجع إلى الانتشار العربى فى إفريقيا ، الذى بلغ غايته القصوى فى القرن التاسع الميلادى وامتد جنوباً فى غرب القارة إلى منديجو ومنها إلى (مشوكان) على خليج المكسيك (١٣٣).

وقد أيد هذه النظرية كل من الدكتور (لن شينج ينج) أستاذ التاريخ واللغة الصينية بجامعة هارفارد ، والدكتور " ريتشارد ودف " الذى قال : " الآن ينبغى على الأساتذة العرب أن يتابعوا دراسة تاريخهم وليبدأوا من هذه المنطقة " ومما يؤكد هذه الدراسات وجود نبات البطاطا فى جزر الكاريبى حين وصل كولومبس وهى زراعة إفريقية الأصل . كذلك وجود زراعة الذرة واليوكا فى إفريقيا قبل مولد كولومبس بكثير وهما زراعتان معروفتان وأن القلقشندى الذى كتب صبح الأعشى قبل قرن من كولومبس يذكر عن أهل تكرور قوله : " عندهم الذرة وهى أكثر حبوبهم " (١٣٤).

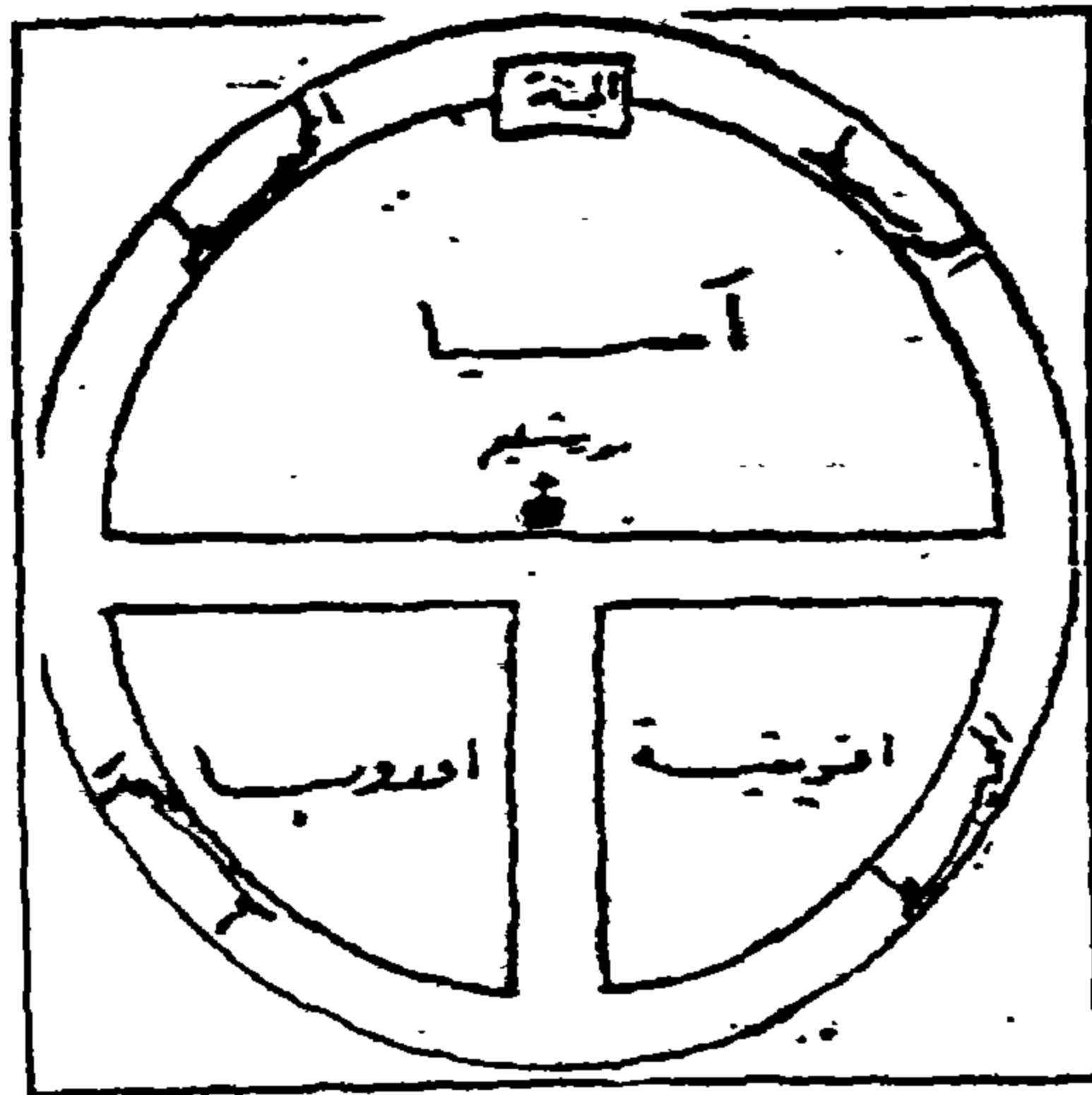
أضف إلى ذلك اكتشاف جماجم ترتبط بالمجموعة الحامية فى بعض كهوف جزر بهاما وتعود لأكثر من عشر قرون .



شكل رقم (١)

معاهد تورسيلاس سنة ١٤٩٤م

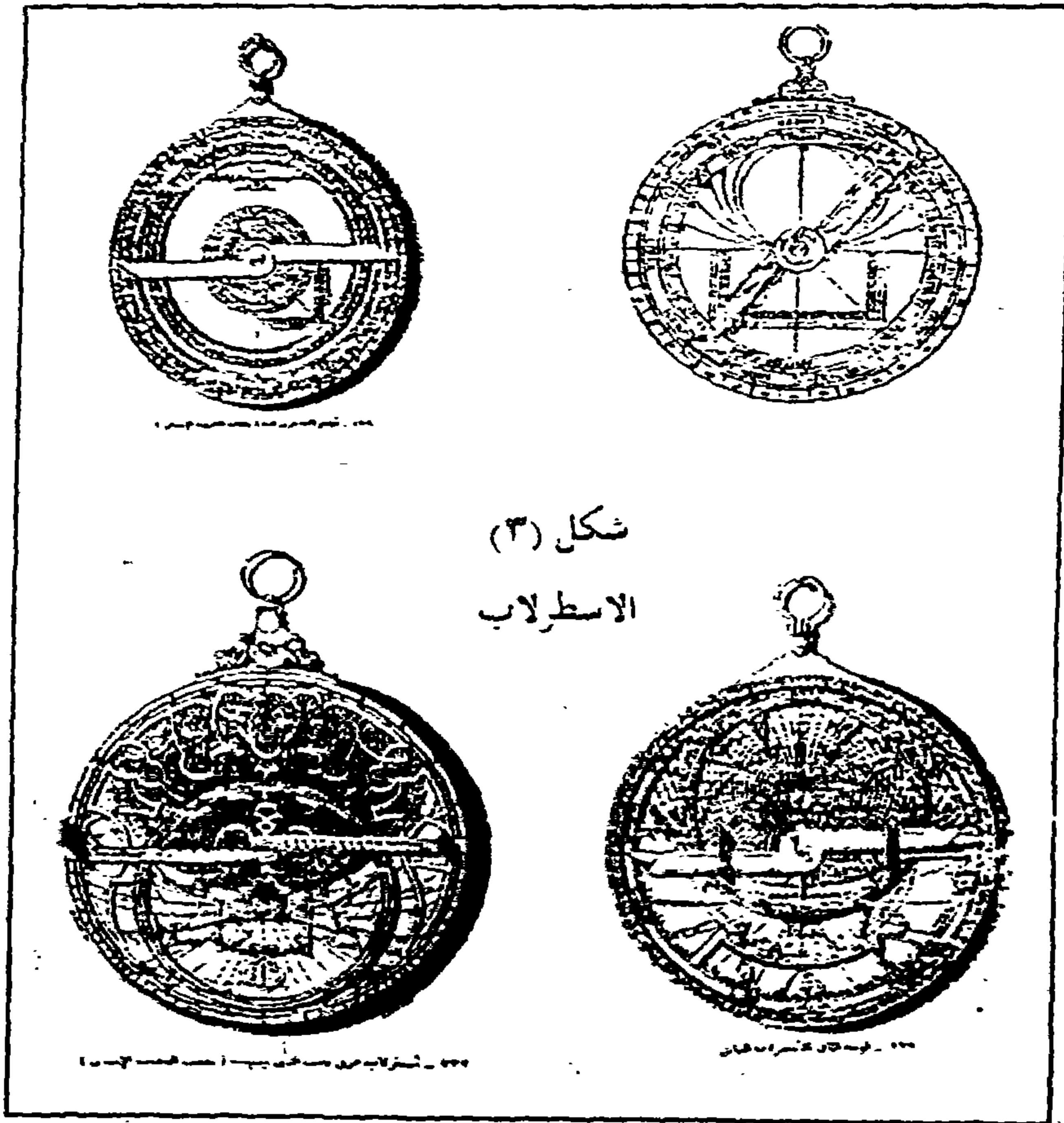
نقلًا عن : د. محمد محمود محمد - الجغرافيا والجغرافيون ، ص ١٩٤



شكل رقم (٢)

خريطة العالم المعروفة باسم T in O

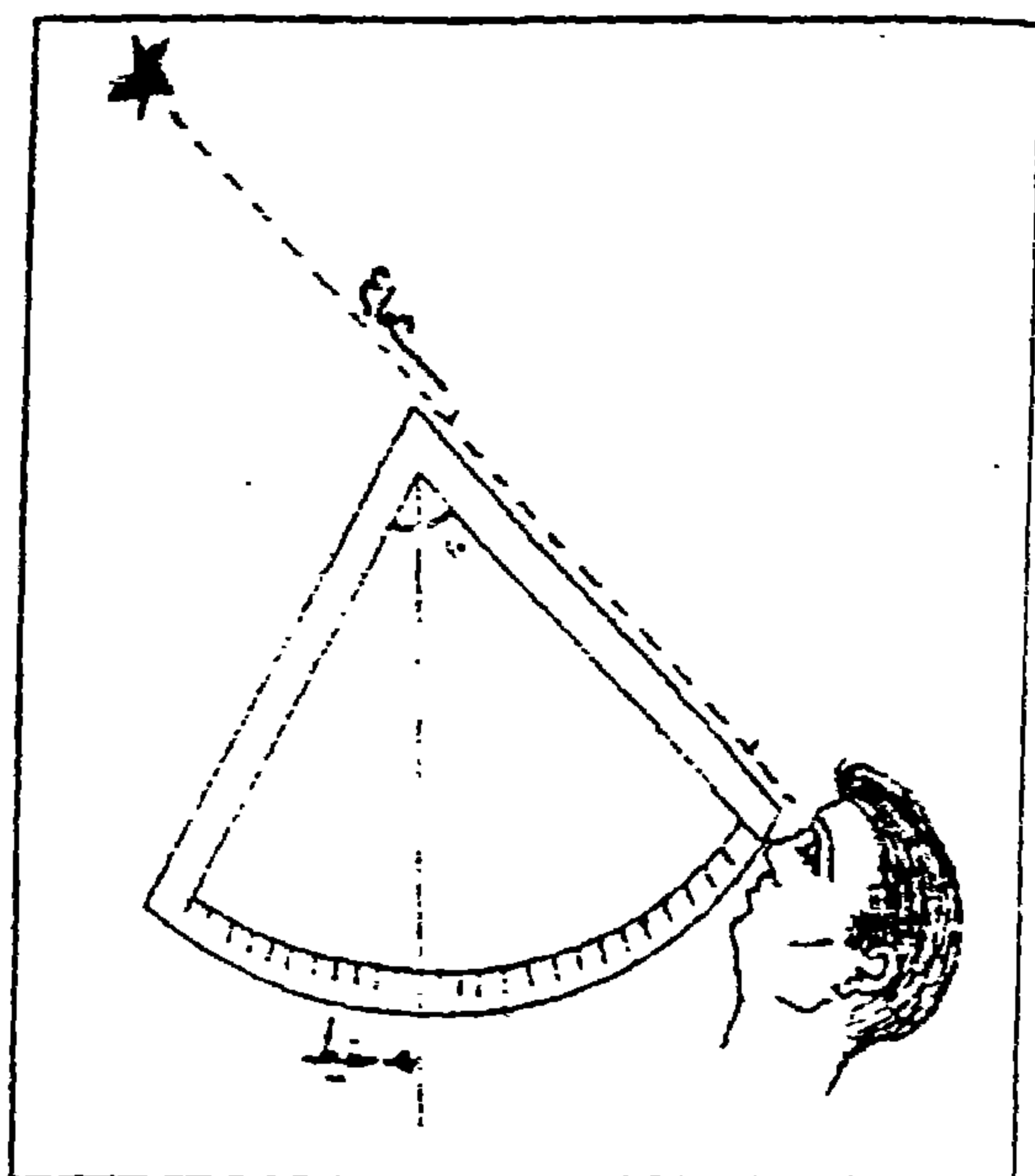
نقلًا عن : د. محمد محمود محمد - الجغرافيا والجغرافيون ، ص ١١٠



شكل رقم (٢) الإسطرلاب

نقلًا عن : غوستاف لويون ، حضارة العرب . ترجمة عادل زعيتر

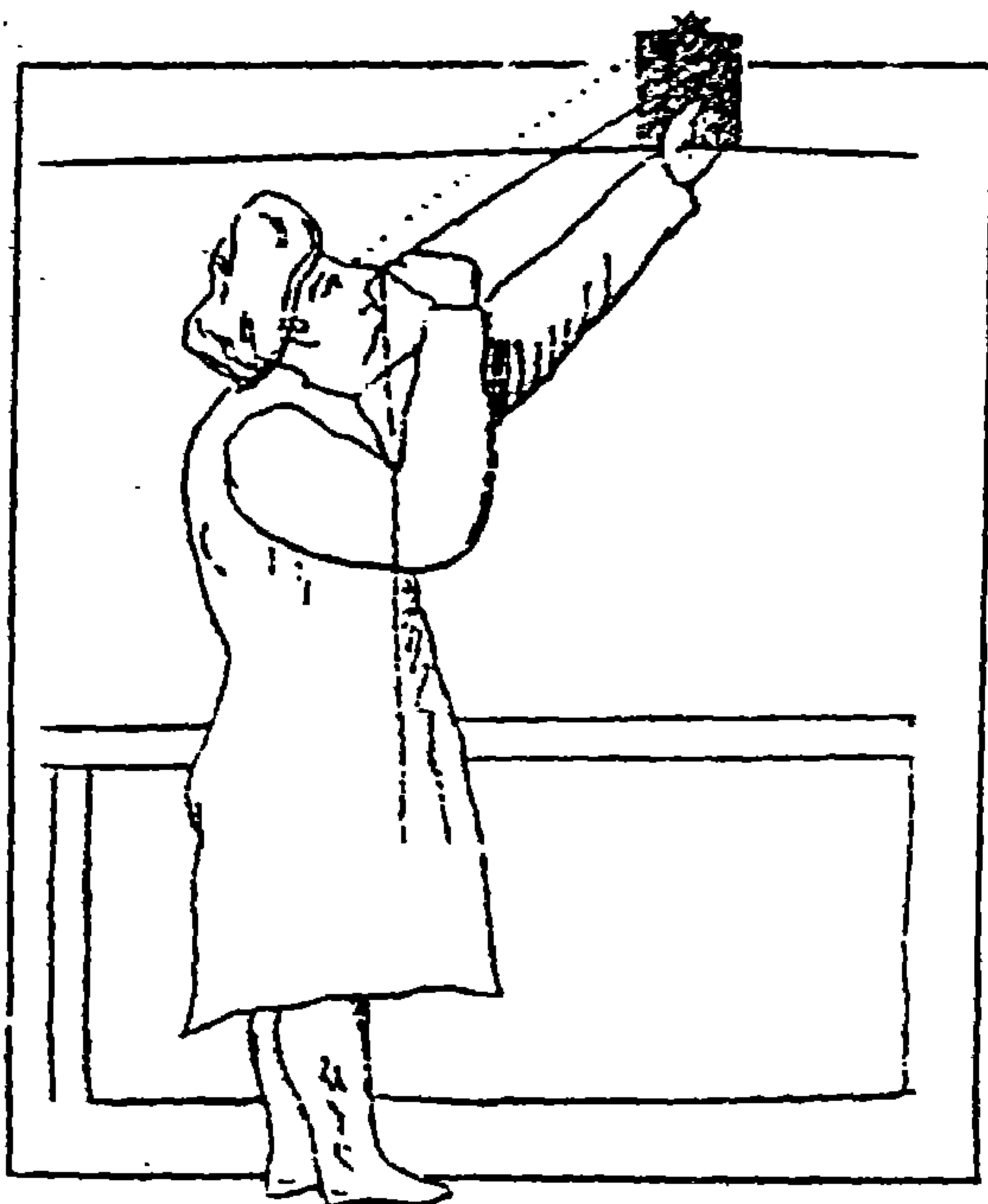
مكتبة الأسرة (٢٠٠٢) ، ص ٤٥٩ ، ٤٦٠ ، ٤٦٢



شكل رقم (٤)

الكوانترنت

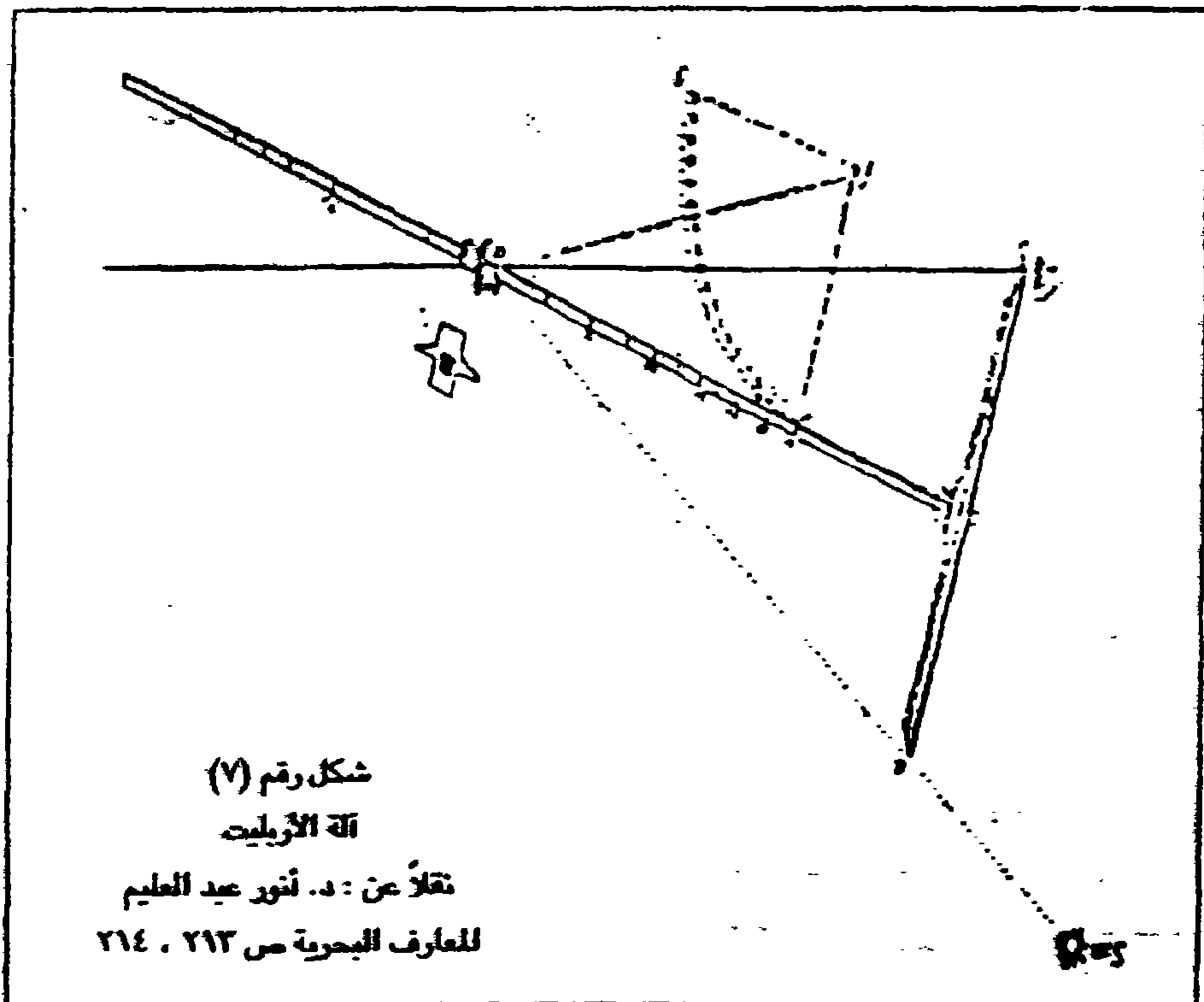
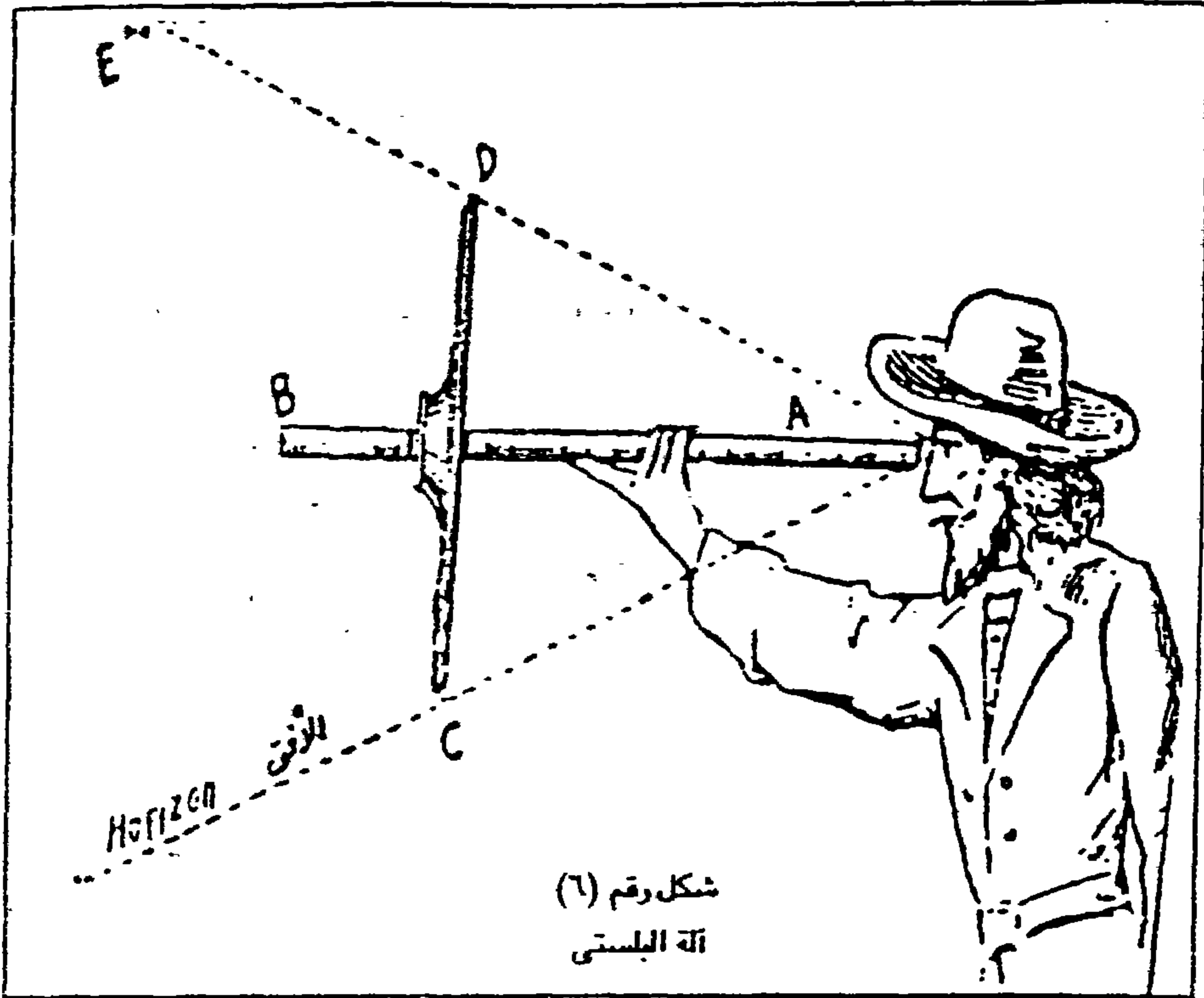
نقلًا عن : د. أنور عبد العليم
المعارف البحرية ص ٢١٣ ، ٢١٤



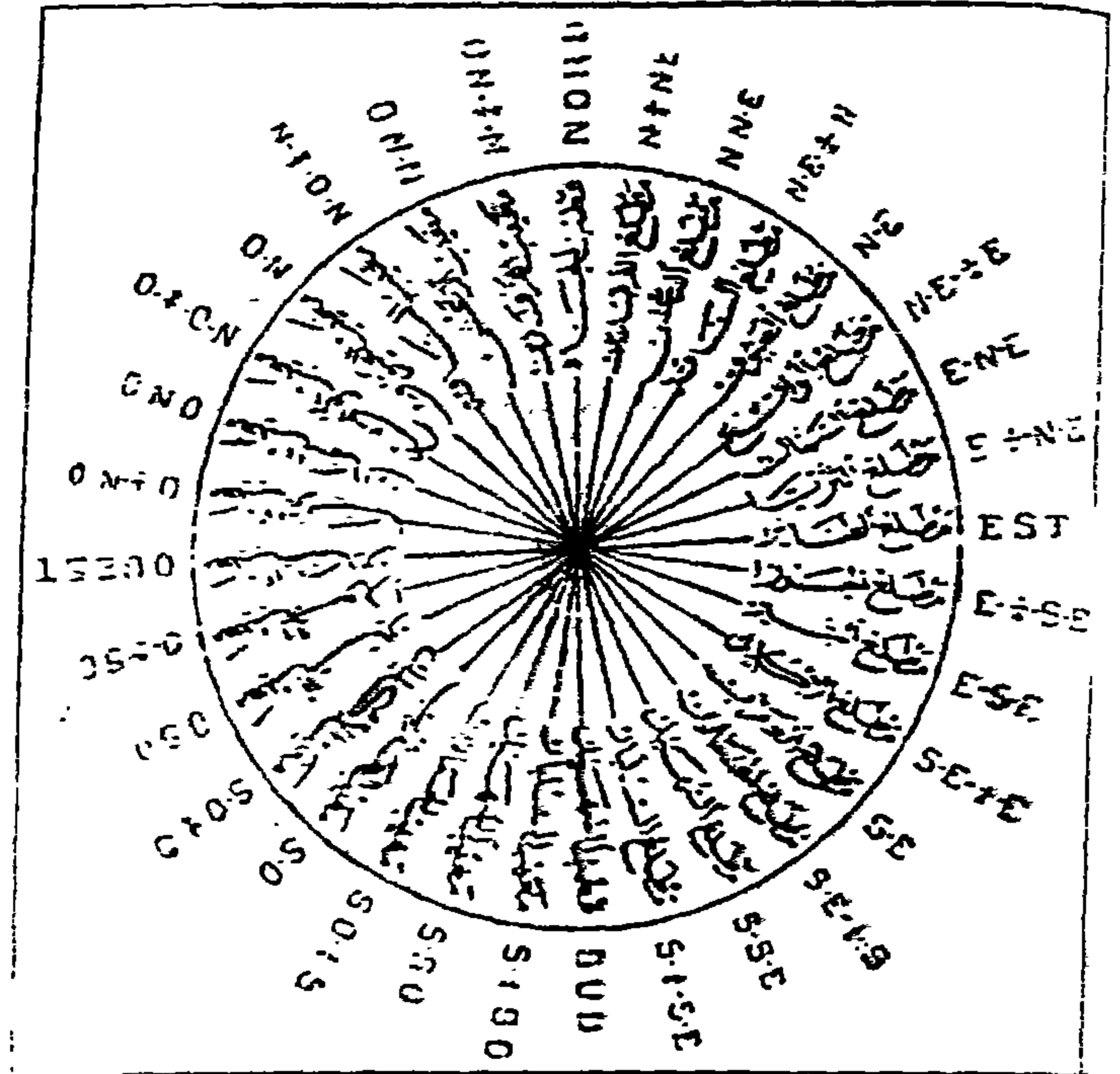
شكل رقم (٥)

آلة الكمال

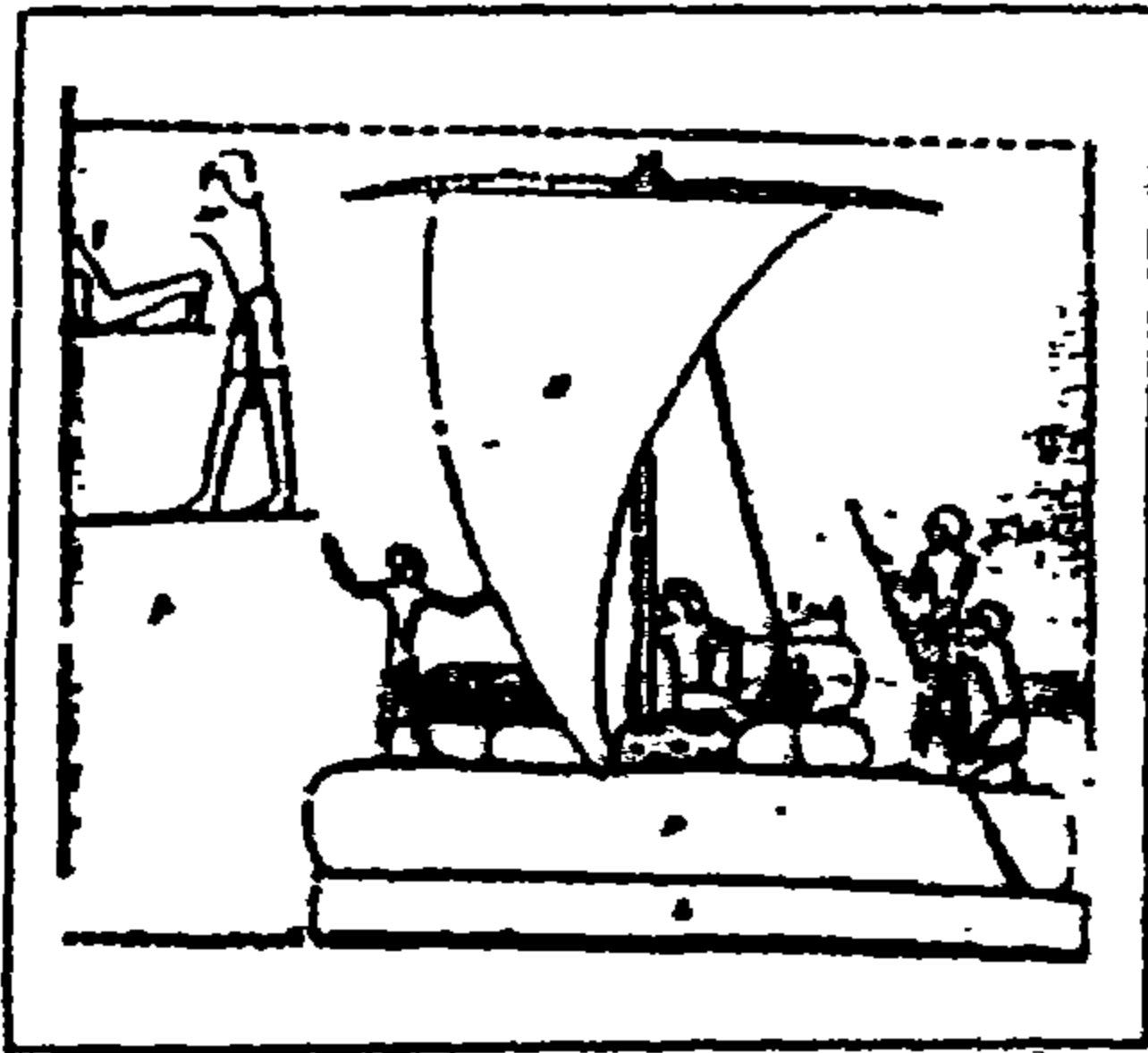
نقلًا عن : د. أنور عبد العليم
المعارف البحرية ص ٢١٣ ، ٢١٤



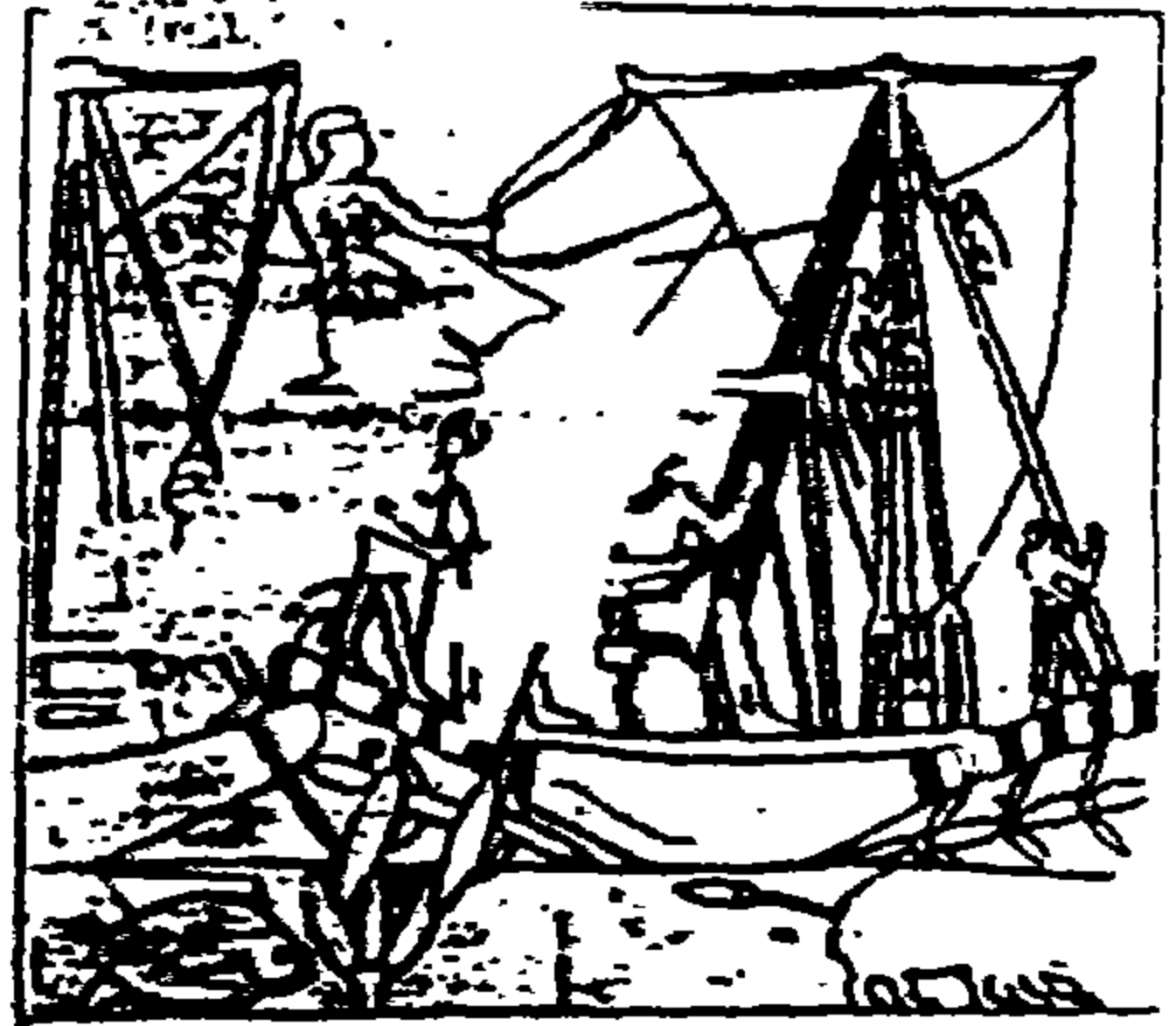
شكل رقم (٨)
نقلًا عن : د. أنور عبد العظيم
المعارف البحرية ص ٢٠٨



تقسيم وردة الرياح العربية إلى ٣٢ قسمًا فلكيًا ومقابل اتجاه كل قسم على البوصلة الملاحية



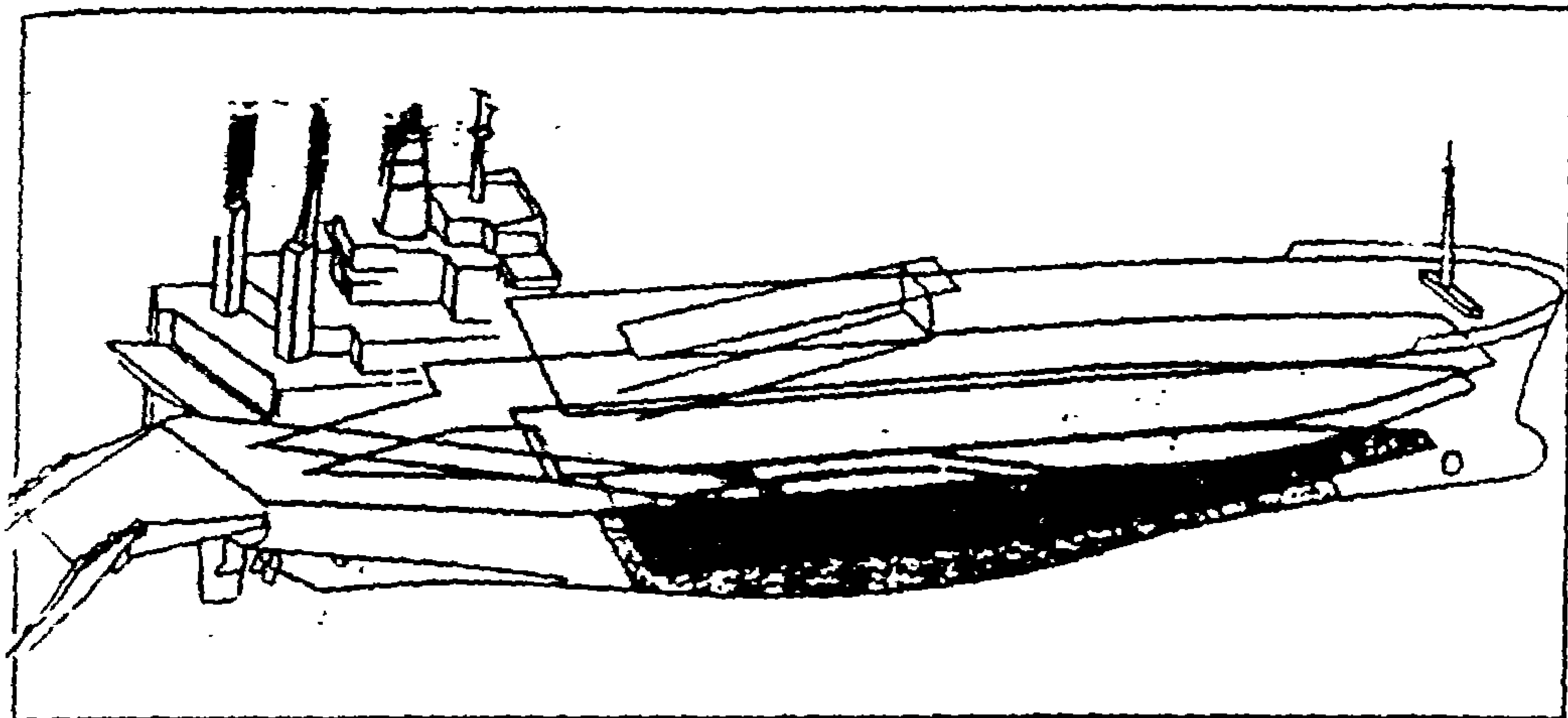
الشراع الذي على شكل مثلث مقلوب وقد استعاره الشعب الذي أطلق المصريون على بلاده الاسم بونت وهو من سكان الصومال ويبدو أن فكرة الشراع المثلث الذي ظهر بعد ذلك في السفن العربية استوحيت فكرته من الشراع المصري عن طريق هؤلاء البونتيين.



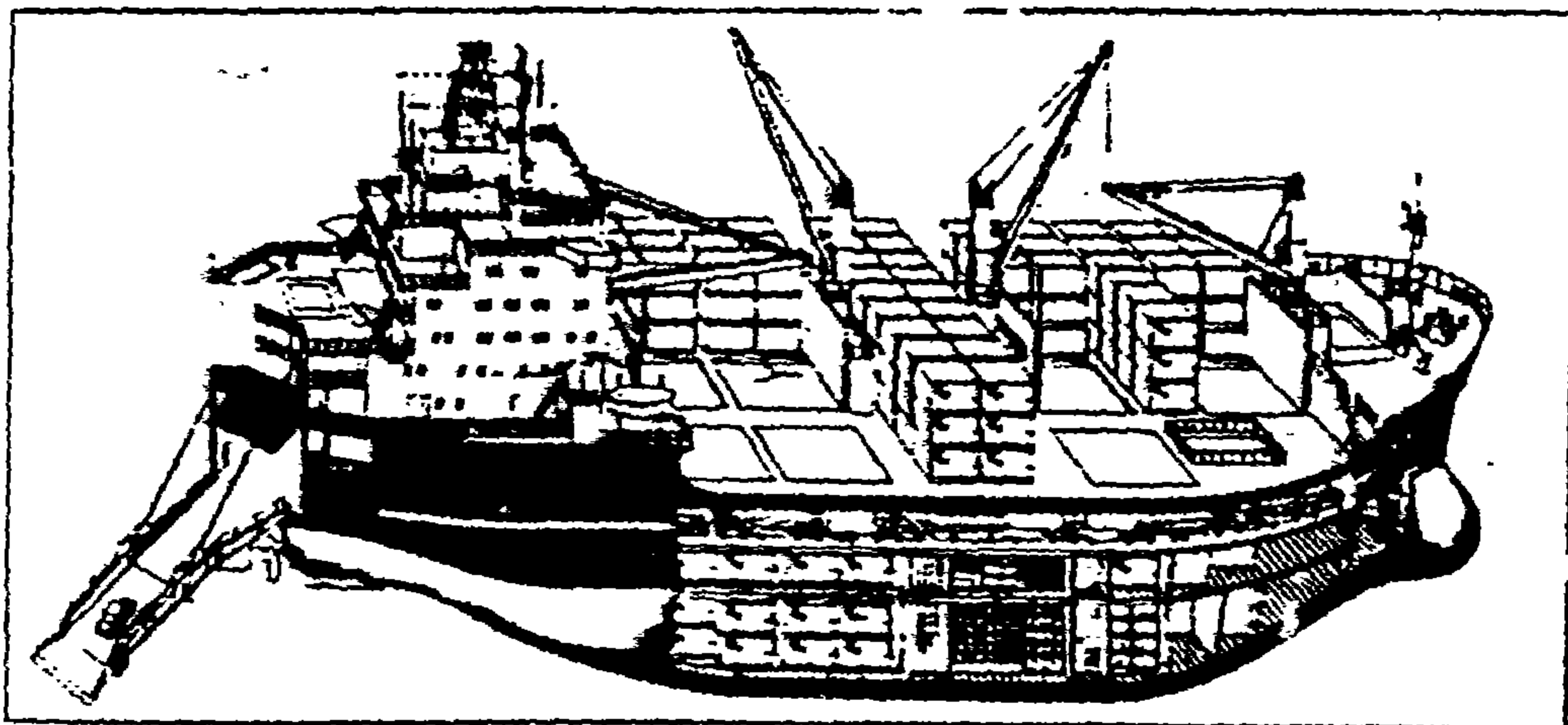
الشراع المصري الذي على شكل مثلث مقلوب وقد ظهر في رسوم السفن النيلية على الآثار المصرية

شكل رقم (٩)

نقلًا عن د. عبد العظيم عبد الحليم ، الأصول المصرية القديمة للسفن الإسلامية في البحر الأحمر، بحث منشور في مجلد اتحاد المؤرخين العرب عن: الحضارة الإسلامية وعن البحار (١٩٩٤م)، ص ٨٦

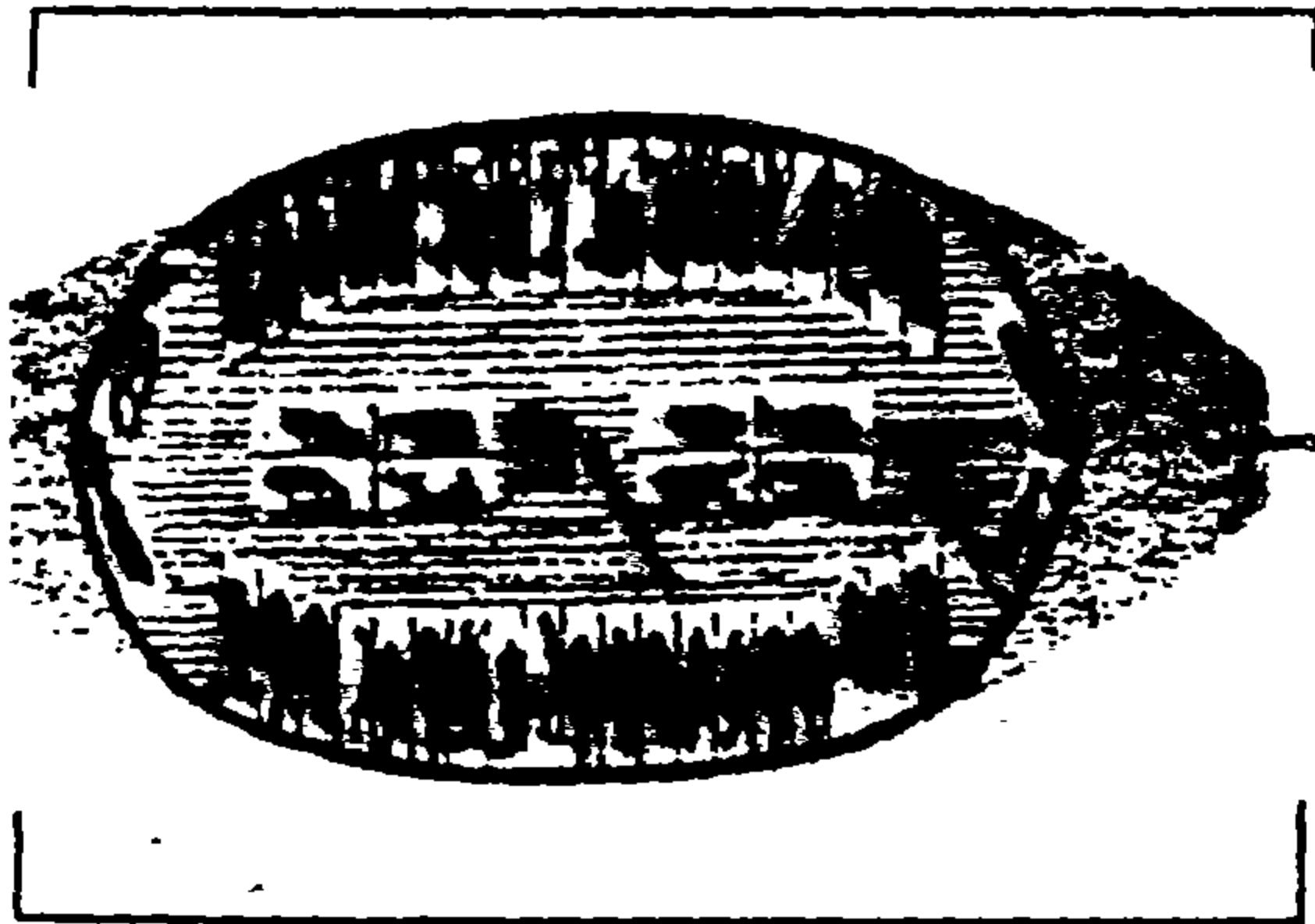
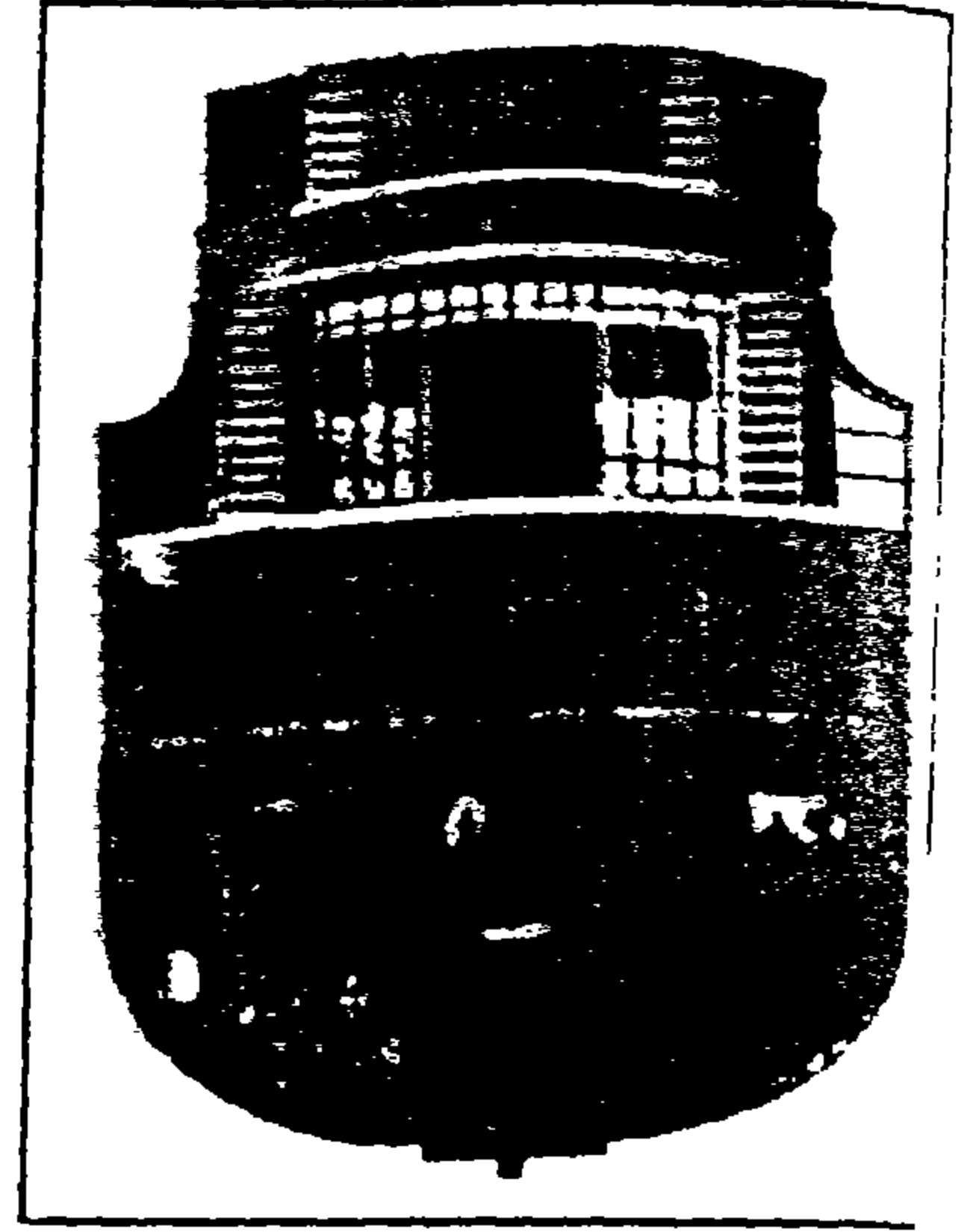


شكل رقم (١٠) - سفينة بحرجة RO/RO
نقلًا عن مجلة : SEA TRADE عدد (مايو ١٩٩٠) ، ص ٩٥



نقلًا عن : جود
تاريخ السفن ، ترجمة أحمد الإنوفلي ، ص ٢٧ ، ٢٨

قطاع عرضى فى إحدى
سفن الحملات الصليبية



الطريقة التى كانت تصطف
بها الخيول فوق ظهر السفينة

شكل رقم (١١)
سفن بفتحات جانبية لنقل الخيل

الهوامش

- ١ - ول نيورانت ، قصة الحضارة ، المجلد ١٢ جزء ٢٣ ، ص ٥٢ .
- ٢ - راجع نص المرسوم في كتاب : باننيكار ، آسيا الغربية ، ترجمة عبد العزيز جاويد ، دار المعارف ، ١٩٦٢م ، ص ٢٧ - ٢٨ .
- 3 - Parry , J.H, Europe and a wider world, London, 1966. p. 48 .
- ٤ - باننيكار ، آسيا والسيطرة الغربية ، ص ص ٢٤ - ٢٥ .
- ٥ - جارى . ب . ناشر ، البحر والبيض والسود ، سلسلة الألف كتاب الثاني ، عدد رقم (١٩١) ، ص ٤٥ .
- ٦ - د. نعيم زكى فهمى ، طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٧٣م ، ص ص ١٦١ - ١٨٥ .
- ٧ - توبى . أ. هف ، فجر العلم الحديث (الإسلام - الصين - الغرب) ، ط ٢ ، سلسلة عالم المعرفة ، العدد رقم ٢٦٠ ، ترجمة د. محمد عصفور ، ص ٦٥ .
- ٨ - محمد عبد الله عنان ، نهاية الأندلس وتاريخ العرب المنتصرين ، وهو العصر الرابع من الكتاب : دولة الإسلام فى الأندلس . مكتبة الخانجي بالقاهرة ، ط ٤ ، ١٩٨٧م ، ص ٤٣٩ .
- ٩ - ول نيورانت ، قصة الحضارة ، المجلد السابع . الجزء الثالث عشر ، ص ٢٢٩ .
- ١٠ - د. أحمد مختار العبادى ، دراسات فى تاريخ المغرب والأندلس ، ط ١ الإسكندرية ١٩٦٨م ، ص ٢٤٦ . وانظر أيضاً : د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية وتطور الملاحة البحرية ، بحث منشور فى مجلد تاريخ البحرية المصرية . جامعة الإسكندرية ، ١٩٧٤م ، ص ١٧١ .
- ١١ - د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية ، ص ١٧٢ .
- ١٢ - د. يسرى الجوهري ، الفكر الجغرافى والكشوف الجغرافية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، ١٩٧٦م ص ص ٦٨ - ٦٩ ؛ وانظر الشكل رقم ٢ عن T-IN-O ، وانظر أيضاً د. محمد محمدين ، الجغرافيا والجغرافيين بين الزمان والمكان ، دار العلوم للطباعة والنشر ، ١٩٨٢م ، ص ص ١٠٩ - ١١١ .
- ١٣ - د. محمد محمدين ، المرجع السابق ، ص ١١١ .
- ١٤ - وهم كوكبة أثرت الفكر الجغرافى فى العصور الوسطى ، نذكر بعضهم حسب الترتيب التاريخى الخوارزمى ، سليمان السيرافى ، ابن خرداذبة ، ابن فضلان ، اليعقوبى ، البلخى ، البتاني الاصطخرى ، المسعودى البكرى ، ابن حوقل ، المقدسى ، الإدريسى ، ناصرى خسرو ، أبو حامد الفرناطى ، الهروى ، ابن جبیر ، ياقوت الحموى ، عبد اللطيف البغدادي ، ابن سعيد ، القزوينى العبدى ، أبو الفدا ، ابن بطوطة ، ابن خلدون . راجع : مصطفى الشهابى ، الجغرافيون العرب .
- ١٥ - د. يسرى الجوهري ، مرجع سبق ذكره ، ص ص ١٢٥ - ١٢٧ .

- ١٦ - د. محمد محمدين ، الجغرافيا والجغرافيون ، ص ١٢٦ .
- ١٧ - جوستاف لويون ، حضارة العرب ، ترجمة عادل زعيتر ، سلسلة مكتبة الاسرة ٢٠٠٢م ، ص ٤٧٠ .
- ١٨ - د. يسرى الجوهري ، الفكر الجغرافى والكشوف الجغرافية ، ص ١١٠ .
- ١٩ - محيط الأرض = ٤٠٠٧٠ كم .
- ٢٠ - كرونيلينو ، علم الفلك ، تاريخه عند العرب فى العصور الوسطى . أستاذ بالجامعة المصرية وبجامعة بلرم بإيطاليا ، مكتبة الدار العربية للكتاب ، الطبعة الثانية ، بيروت ١٩٩٣م ، ص ٢٨٩ .
- ٢١ - كرونيلينو ، المرجع السابق ، ص ٢٨٩ .
- ٢٢ - كان الميل الإيطالى فى ذلك الوقت = ١٥٨٩ متراً فكان أصغر من الميل العربى بمقدار ٢٨٤ متراً فإذا ضربنا $١٥٨٩ \times \frac{٥٦}{٣}$ وجدنا أن طول الدرجة = ٨٩٧١٠.٧ متراً وهذا المقدار أقل مما أرادته العرب بمقدار ٢٢ كم . نيلينو ، المرجع السابق ، هامش رقم ٢٩٣ .
- ٢٣ - المرجع السابق ، ص ٢٩٣ : وانظر أيضاً : جوستاف لويون ، حضارة العرب ، ص ٤٥٦ و ص ٤٥٨ .
- ٢٤ - ليفى بروفنسال ، حضارة العرب ، ص ٤٦٢ .
- ٢٥ - د. محمد محمدين ، مرجع سابق ، ص ١٢٣ .
- ٢٦ - د. أنور عبد العظيم ، أحمد بن ماجد الملاح ، سلسلة أعلام العرب ، العدد ٦٣ ، القاهرة ، مارس ١٩٦٧م ، ص ٣٣ .
- ٢٧ - إبراهيم محمد الفحام ، فضل العرب فى ارتقاء المعارف البحرية ، ص ١٧ .
- ٢٨ - المرجع السابق ، ص ١٧ . ولمزيد من التفاصيل عن تطور الخرائط الملاحية عند الأوروبيين ، راجع : د. السيد حسين جلال . فضل المسلمين فى كشف الطريق البحرى للهند (١٤١٥ - ١٤٩٨) الهيئة المصرية العامة للكتاب ، المكتبة الثقافية (العدد رقم ٥١٢) ، القاهرة ١٩٩٥م ، ص ٦٦ - ٦٩ .
- ٢٩ - د. السيد حسين جلال ، فضل المسلمين ، مرجع سبق ذكره ، ص ٦٩ .
- ٣٠ - (وعلامات وبالنجم هم يهتدون) صدق الله العظيم ، الآية رقم ١٦ من سورة النحل .
- ٣١ - المرصد شكل من أشكال المؤسسات العلمية فى الإسلام ومن أهم المراصد مرصد مراغة فى المشرق علاوة على المراصد التى امتدت بطول العالم الإسلامى حتى الأندلس غرباً .
- ٣٢ - راجع فى آخر البحث (المصطلحات العربية البحرية والفلكية فى اللغات الأوروبية) وراجع أيضاً كل من : الحضارة العربية ، ترجمة د. إبراهيم العلوى ومراجعة د. حسين مؤنس ، سلسلة الألف كتاب ، القاهرة ١٩٥٦م ، العدد ٨٨ ، ص ١١٠ .
- ٣٣ - جوستاف لويون ، حضارة العرب ، ص ٤٥٩ .
- ٣٤ - د. أنور عبد العظيم ، ابن ماجد الملاح ، ص ٣٥ ، راجع ص ٧ من البحث عن آلات الرصد والقياس .

٣٦ - Ibid ولمزيد من التفاصيل عن دور اليهود في نقل العلوم الملاحية والفلكية عند العرب إلى البرتغال والإسبان ، راجع ص ١٨ ، ١٩ من البحث .

37 - Ibid .

٣٨ - انظر الشكل رقم (٢) .

٣٩ - د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد الملاح ، ص ص ٣٣ - ٣٤ ..

٤٠ - ول . ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد السابع جزء ١٣ ، ص ص ١٨٢ - ١٨٣ .

٤١ - د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد ، ص ٣٤ .

٤٢ - انظر شكل رقم (٤) .

٤٣ - د. أنور عبد العليم ، المرجع السابق ، ص ١٤ .

٤٤ - د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية وتطور الملاحة المصرية في الفترة ما بين القرن التاسع والحادي

عشر الميلادى ، بحث فى كتاب تاريخ البحرية المصرية ، جامعة الإسكندرية ١٩٧٤ ، ص ٢١٣ .

٤٥ - المرجع السابق ، ص ٢١٣ .

٤٦ - المرجع السابق ، ص ٢١٣ .

٤٧ - انظر شكل رقم (٥) .

٤٨ - المرجع السابق ، ص ٢١٤ .

٤٩ - انظر شكل رقم (٦) .

٥٠ - انظر شكل رقم (٧) .

٥١ - المرجع السابق ، ص ٢١٧ .

٥٢ - انظر شكل رقم (٨) .

٥٣ - وهى كلمة فارسية .

٥٤ - المرجع السابق ، ص ٢٠٤ .

٥٥ - المرجع السابق ، ص ٢٠٨ .

٥٦ - د. أنور عبد العليم ، بن ماجد الملاح ، ص ص ٣٩ - ٤٠ .

٥٧ - د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية ، ص ٢٠٦ .

٥٨ - لفظ راهنامه فى الواقع فارسى الأصل مشتق من كلمتى ، راه ، و ، تامه ، والأولى بمعنى طريق

والثانية بمعنى كتاب أى ، كتاب الطريق ، ومعناه المرشد الذى يهتدى به الربابة فى البحر فى معرفة

المراسى وغيرها كالشعب ونحو ذلك . وقد شاع استعمال هذه الكلمات فى اللغة العربية .

٥٩ - د. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية ، ص ٢٠٦ .

- ٦ - د. شوقي عبد القوى عثمان ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٦٦١ - ١٤٩٨م) سلسلة عالم المعرفة ، العدد رقم (١٥١) ص ٦٨ .
- 61 - Parry, op. cit. p. 21 .
- ٦٢ - د. إبراهيم على طرخان ، المسلمون في أوروبا في العصور الوسطى ، سلسلة الألف كتاب الأول - القاهرة ١٩٦٦م ، ص ص ٦٦ - ٦٧ .
- ٦٣ - أرشيبالد لويس ، القوى البحرية والتجارة في حوض البحر المتوسط ، ترجمة أحمد محمد عيسى ومراجعة وتقديم محمد شفيق غربال ، القاهرة ١٩٦٠م ، ص ص ٢٤٩ - ٢٥٠ .
- ٦٤ - د. إبراهيم طرخان ، المسلمون في أوروبا ، ص ص ٧٤ - ٧٥ .
- ٦٥ - إبراهيم محمد الفحام ، فضل العرب في ارتقاء المعارف البحرية . المجلس الأعلى للشئون الإسلامية ، القاهرة ، العدد ١١٠ ، ص ٢٧ .
- ٦٦ - المرجع السابق ، ص ص ٢٧ - ٢٨ .
- ٦٧ - ول . ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد السابع ، ج ١٢ ، ص ٢٩٥ .
- ٦٨ - وجدت ٢ مدن بهذا الاسم : واحدة تقع في إفريقيا قرب تونس الحالية ، والثانية والثالثة بالاندلس هما : قرطاجنة الجزيرة عند مدخل جبل طارق وقرطاجنة الخلفاء في إقليم مرسية . راجع حسين مؤنس ، فجر الاندلس ، القاهرة ١٩٥٩م ، ص ص ١٢٢ - ١٢٣ : وراجع أيضاً : إبراهيم طرخان ، المسلمون في أوروبا ، ص ص ٦٤ - ٦٦ .
- ٦٩ - مقدمة ابن خلدون ، ص ٢٨٢ .
- ٧٠ - أرشيبالد لويس ، مرجع سابق ، ص ٢٤٢ .
- ٧١ - راجع الشكل رقم (٩) .
- ٧٢ - د. عبد المنعم عبد الحليم سيد ، الأصول المصرية القديمة للسفن الإسلامية في البحر الأحمر ، من منشورات اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة ، ندوة نوفمبر ١٩٩٣م ، مجلد عن الحضارة الإسلامية وعالم البحار ١٩٩٤م ، ص ص ٧٩ - ٨٠ .
- ٧٣ - أستاذ التاريخ البحري بجامعة هارفارد .
- 74 - Parry, op. cit. p. 21 .
- ٧٥ - ج . فوريس ، تاريخ العلم والتكنولوجيا ، ج١ سلسلة الألف كتاب ، ص ١٢٤ .
- 76 - Parry , op. cit., p. 21 .
- 77 - Ibid.
- ٧٨ - د. محمود على فهمي ، التنظيم البحري الإسلامي في شرق البحر المتوسط من القرن السابع حتى العاشر الميلادي ، ترجمة قاسم عبده . لبنان ١٩٨١م ، ص ١٢٣ .

- ٧٩ - د. شوقي عبد القوى عثمان ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة . مرجع سبق ذكره ، ص ٥٥ .
- 80 - K.M. Panikar, India and the Indian ocean London, 1980. p. 30 .
- 81 - Toussait, a., History of Indian ocean. London. 1970 , p. 59 .
- ٨٢ - آدم متز ، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، المجلد الثاني ، ترجمة : محمد عبد الهادي أبو رييدة ، دار الفكر العربي ، مدينة نصر ١٩٩٩ ، ص ٥٠٦ .
- ٨٣ - المرجع السابق ، ص ٢٨٦ ، وراجع أيضاً : د. حسين مؤنس ، المسلمون في حوض البحر المتوسط إلى الحروب الصليبية ، المجلة التاريخية المصرية ، مجلد ٤ سنة ١٩٥١ ، ص ١١٢ .
- ٨٤ - راجع تفاصيل هذا الموضوع في د. سعاد ماهر ، البحرية الإسلامية ، ص ٣٦٨ : آدم متز ، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ص ٢١٤ ، القزويني ، عجائب المخلوقات ، ج١ ، ص ١٧٢ .
- ٨٥ - لمزيد من التفاصيل من أنواع السفن في العصر الحديث ، راجع للمؤلف كتاب : السفينة وصناعة النقل البحري ، دار المعارف ١٩٨٥ م .
- ٨٦ - اختصار لكلمة : Roll on / Roll off أى الشحن والتفريغ بالعجل والدرجة وليس عن طريق الأوناش : وهي من أحدث أنواع السفن وتتميز بسرعة الشحن والتفريغ في الموانئ وانظر شكل رقم (١٠) .
- ٨٧ - درويش النخيلي ، السفن الإسلامية على حروف المعجم ، جامعة الإسكندرية ، ١٩٧٤ م ، ص ٨٩ .
- ٨٨ - رحلة ابن بطوطة ، ج٤ ، ص ١٠٧ .
- ٨٩ - درويش النخيلي ، السفن الإسلامية ، ص ٨٩ .
- ٩٠ - درويش النخيلي ، السفن الإسلامية ، ص ٩٠ - ٩١ .
- ٩١ - جورجيو فينباتي ، تاريخ السفن ، ترجمة أحمد الأورفلي . الناشر : ابريتريد جينيف ، ١٩٧٦ م ، ص ٢٦ - ٢٧ . وانظر شكل رقم (١١) .
- ٩٢ - درويش النخيلي ، السفن الإسلامية ، ص ٩٠ .
- ٩٣ - المرجع السابق ، ص ٤٠ .
- ٩٤ - المرجع السابق ، ص ٢١ .
- ٩٥ - المرجع السابق ، ص ١٢٠ .
- ٩٧ - المرجع السابق ، ص ٧ .
- ٩٨ - المرجع السابق ، ص ٥٧ .
- ٩٩ - د. سعاد ماهر ، البحرية الإسلامية ، ص ٣٦٩ : د. أنور عبد العظيم ، البحرية المصرية ، ص ١٢٦ .
- ١٠٠ - إبراهيم الفحام ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣١ .

- ١٠١ - المعجم الوسيط ، ج١ ، ص ٣٦٤ ومختار الصحاح ، ص ٢١٢ باب الدال والقاموس المحيط للفيروزبدي ج٢ ، فصل الدال باب النون : " وعاء ضخم للخمر ونحوها . وجمعها دنان ، والدنانة هي صناعة الدنان " . " الراقود العظيم وهو دن كبير عميق " .
- ١٠٢ - د. سعيد عبد الفتاح عاشور ، أوربا في العصور الوسطى ، ج١ ، الطبعة الأولى ١٩٥٨ م ، مكتبة النهضة المصرية ، ص ٥٢٩ .
- ١٠٣ - د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد ، ص ٤٤ .
- ١٠٤ - المرجع السابق ، ص ٤٢ .
- 105 - A.Kammerer, La Mer Rouge depuis l'énigme. Paris 1935. T.2.p. 43., cf. Parry, op. cit. p. 34 .
- ١٠٦ - د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد الملاح ، ص ٤٤ ، وراجع أيضاً د. السيد حسين جلال ، فضل المسلمين في كشف الطريق البحري للهند ، ص ١٧ .
- ١٠٧ - ول ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد التاسع عشر جزء ٢٣ ، ص ٥٠ - ٥٧ : وراجع أيضاً : د. محمد محمود محمدين ، الجغرافيا والجغرافيون ، ص ١٨٦ - ١٨٧ ، وكذلك فرجريف ، الجغرافيا والسيادة العالمية ، مرجع سبق ذكره ص ١١٩ - ١٢٠ .
- ١٠٨ - راجع بالتفصيل هذه المراحل الخمس التي بدأت من عام ١٤١٥ وانتهت في عام ١٤٩٨ بالوصول إلى قاليقوت بالهند . وفي كتابنا : فضل المسلمين في كشف الطريق البحري للهند ، ص ١١١ - ١٢٥ .
- ١٠٩ - إبراهيم محمد الفحام ، فضل العرب في ارتقاء المعارف البحرية ، ص ٤٨ .
- ١١٠ - المرجع السابق ، ص ٤٩ .
- ١١١ - في كتابه آسيا البرتغالية ، راجع د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد الملاح ، ص ٤٨ .
- ١١٢ - يقع جنوب شمالي ممباسا ، بشاطئ إفريقيا الشرقى .
- ١١٣ - لفظ كانا أو كاناكا تعنى باللغة السنسكريتية " الحاسب " أو " المنجم " والمقصود هنا الخبير بالملاحة الفلكية . د. أنور عبد العليم ، ابن ماجد ، ص ٤٩ .
- ١١٤ - المرجع السابق ، ص ٤٨ - ٤٩ ، وحول موضوع إرشاد أحمد بن ماجد لدى جاما ، راجع للمؤلف كتاب فضل المسلمين ، ص ١٣٧ - ١٥٤ .
- ١١٥ - د. عبد الحليم عويس ، دور العرب في اكتشافات كولومبس ، مجلة الخفجي ، ص ٥٧ .
- ١١٦ - ول ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد السابع ، ج٢ ، ص ٢٨٦ .
- ١١٧ - دائرة المعارف الإسلامية ، المجلد السادس ، ص ٢٠٧ .
- ١١٨ - وقد اختلف في تحديد مكانها بين جتلند وإيرلنده . المرجع السابق ، ص ٢٠٧ .
- ١١٩ - المسعودي ، مروج الذهب ج١ ، ص ٢٥٨ ، وراجع أيضاً : دائرة المعارف الإسلامية ، ص ٢٠٨ .

- ١٢٠ - القزويني ، عجائب المخلوقات ج ٢ ، ص ٢٨٨ ، وتجدر الإشارة إلى أن العرب أطلقوا على المحيط الأطلسي اسم : بحر الظلمة أو الظلمات والبحر المحيط الأعظم والأوقيانوس . والبحر الغربي تمييزاً له عن البحر الشرقي .
- ١٢١ - ول ديورانت ، قصة الحضارة ، المجلد الثاني عشر ج ٢٣ ، ص ص ١٢٦ - ١٣٠ .
- ١٢٢ - المرجع السابق ، ص ١٦١ .
- ١٢٣ - محمد كرد علي ، الإسلام والحضارة العزبية ص ٢١٢ ، وأيضاً : محمد عبد الغني حسن ، الجغرافيون العرب ، ص ١٦٥ .
- ١٢٤ - د. زكي محمد حسن ، الرحالة المسلمون في العصور الوسطى ، ص ٥٠ .
- ١٢٥ - عباس محمود العقاد ، أثر العرب في الحضارة الأوروبية ، ص ٤٧ .
- ١٢٦ - المرجع السابق ، ص ٥٣ .
- ١٢٧ - محمد عبد الغني حسن ، الشريف الإدريسي ، ص ص ١٦٨ - ١٦٩ .
- ١٢٨ - د. خالد عزب ، المسلمون واكتشاف الأمريكتين (بعد ٥٠٠ عام على اكتشاف الرسمى) دار المسعوة للنشر القاهرة ١٩٩٢ ، ص ص ٤٨ - ٤٩ .
- ١٢٩ - اسمه : سراج الدين أبو حفص عمر ، فقيه شافعي توفي في (سبتمبر ١٤٥٧م) وهو مؤلف كتاب : " خريدة العجائب وفريدة الغرائب " مصر ، راجع دائرة المعارف الإسلامية ، المجلد الأول ، ص ٤١٥ .
- ١٣٠ - مطبوعون ، الجغرافيا العمومية ، ص ١٤٤ ، ترجمة رفاعة الطهطاوى ، مصر ١٢٤٥هـ ، وراجع إحسان جعفر ، ابن الوردى يصف أمريكا قبل اكتشافها مجلة الفيصل العدد ١٧٩ ، جمادى الأولى ١٤١٢هـ (ديسمبر ١٩٩١) .
- ١٣١ - خالد عزب ، المرجع السابق ، ص ٦٢ .
- ١٣٢ - المرجع السابق ، ص ٧٧ .
- ١٣٣ - المرجع السابق ، ص ٧٦ .
- ١٣٤ - محمد رشيد الفيل ، أثر التجارة والرحلة في تطور المعرفة الجغرافية عند العرب ، ص ٧ .

الدراسة السادسة

بور سعيد مركز التقاء ثقافات وحضارات
الشرق والغرب *

• مجلة المؤرخ العربي (يصدرها اتحاد المؤرخين العرب
بالقاهرة) العدد العاشر - المجلد الأول (مارس ٢٠٠٢ م)
ص ص ٣٦٧-٤١١ .

بور سعيد مركز التقاء ثقافات وحضارات الشرق والغرب

نشأة ونمو المدينة :

فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر وبالتحديد فى ٢٥ أبريل ١٨٥٩ أقيم حفل متواضع إيدانا بالبده فى عمليات حفر المدخل الشمالى لقناة السويس ، وقد شهد الحفل جمع من مستخدمى الشركة والمقاول العام وفريق من العمال المصريين، بلغ عددهم فى ذلك اليوم نحو مائة عامل جئ بهم من دمياط والنواحي القريبة منها وألقى دى لسبس خطابا قال فيه : «نضرب أول معول فى الأرض التى ستفتح أبواب الشرق لتجارة الغرب وحضارته»^(١).

وأخذت المدينة تنمو مع سير عمليات الحفر ، وأخذت المباني الحجرية المتناسكة تتزايد لتحل محل المنشآت الخشبية ، وبدأ وصول القناصل ثم الجرائد المحلية وافتتحت المدارس وشيد البنك العثمانى فرعا له ببورسعيد (١٨٦٣) ، وصارت بور سعيد مدينة وليدة ، ارتبطت الحياة فيها بالميناء الذى افتتح للملاحة العالمية فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ . وقد أطلق عليها البعض اسم : «بوابة الشرق» .

وعلى الشاطئ الشرقى (الضفة الآسيوية) أنشئت مدينة جديدة هى بور فؤاد فى عام ١٩٢٦ لسكنى مستخدمى وعمال شركة قناة السويس علاوة على الورش الخاصة بصيانة الوحدات البحرية للشركة . وقد خططت هذه المدينة تخطيطا حديثا فشوارعها واسعة ومحاطة بالحدائق الجميلة^(٢).

التركيب السكاني لبورسعيد :

شهدت الفترة من ١٨٥٩ إلى ١٨٦٩ جذبا سكانيا كبيرا وخاصة من الأجانب الذين قدموا بحثا عن الثروة والعمل في هذا الموقع الاستراتيجي الهام وساعد على ذلك سياسة دي لسبس وشركة قناة السويس من جهة وسياسة الخديوي سعيد وإسماعيل من جهة أخرى، فقد فتحو أبواب مصر على مصراعيها للأجانب ، ويذهب الدكتور محمد صبرى (السريونى) فى وصف هذه الحركة «إلى أنها كانت أقرب إلى الغزو منها إلى الهجرة»^(٢).

وعندما ألغيت السخرة فى حفر القناة ووفد إلى مصر جموع متباينة من العمال الأجانب اضطرب حبل الأمن وكثرت حوادث القتل والسطو ، وتعددت حوادث الاعتداء على الشرطة ومهاجمة مراكز قواته .

وكان وقوع هذه الحوادث بكثرة بين العمال أمرا متوقعا ، إذ كانوا على قدر كبير من التنافر فى الأخلاق والعادات والتقاليد والأمزجة واللغة ، فكان لابد من الصدام. أضف إلى ذلك إن كثيرا منهم كانوا من المتعطلين الذين ضاقت بهم سبل الحياة فى أوطانهم فجاءوا إلى مصر التماسا للرزق فى عمليات حفر القناة ، فكانوا فى حال من الفقر . وقد وصف محافظ الإسكندرية العمال الإيطاليين الذين وفدوا إلى مصر فى أكتوبر ١٨٦٥ بأنهم : «من سفلة الناس»^(٤).

وعند افتتاح قناة السويس ١٨٦٩ بلغ تعداد سكان مدينة بور سعيد حوالى عشرة آلاف نسمة ، وبعد ثمانين عاما فقط أصبحت ثلاثة مدن القطر المصرى وبلغ عدد سكانها ١٢٥٠٠٠ نسمة^(٥)، وجمعت أخلاطا شتى : يونانيين وفرنسيين وإيطاليين ونمساويين وبريطانيين ومالطيين وهنود وقبارصة علاوة على الشوام والمصريين . وكانت الجالية اليونانية من أكبر الجاليات الأجنبية فى بور سعيد ، وكانوا محل تقدير دي لسبس، حتى أنهم طلبوا منه تعديل اسم بور سعيد إلى : «كاسوس الجديدة»^(٦)، ولكن دي لسبس خشى غضب إسماعيل^(٧).

والجدير بالذكر إن الجاليات الأجنبية وفدت إلى بور سعيد فى ظل نظام التسلط القنصلى والامتيازات الأجنبية ، فاستغلت هذه الامتيازات أسوأ استغلال، كما سارعت الدول لإقامة قنصليات لها فى بور سعيد بلغت ١٤ قنصلية .

أما بالنسبة للمصريين فقد توافدوا من محافظات : دمياط والقهيلية وكفر الشيخ والنوبة والصعيد باحثين عن فرص عمل بالمدينة والميناء الجديدين.

الحى الإفرنجى والحى العربى:

انقسمت المدينة إلى قسمين:

أولا- الحى الإفرنجى:

ويقع إلى الشرق والشمال الشرقى للمدينة حيث أقام به الأجانب وقد توفرت لهم كافة أسباب الحياة فى ظل الخدمات الممتازة من محلات ومطاعم بأنواعها ومقاهى وفرق موسيقية وكباريهات وخمارات وفنادق وميادين عامة وحدائق ومحلات للعب القمار .. الخ وكان الطراز المعماري لمنشآت بور سعيد يجمع بين الطابعين العربى والأوروبى ، تحمىها أسقف مائلة ومزودة بالشرقات والفراندات الزجاجية وكذلك مبنى شركة قناة السويس ذى القباب الثلاثة والبواكى والكنائس ذات الطراز القوطى.

التمثال :

كذلك ازدانت المدينة بالتمثال التى تخلد شخصيات فرنسية وأخرى إنجليزية نذكرها حسب ترتيب إقامتها زمنيا، فبعد عودة الإمبراطورة أوجينى لفرنسا عقب حفلات افتتاح قناة السويس (١٨٦٩) أوصت المثال الفرنسى (الإيطالى الأصل) بارتولدى Bartholdi بصنع تمثال ليوضع فى مدخل قناة السويس الشمالى، وانتهى المثال من صنع التمثال الذى بلغ ارتفاعه ٤٦ مترا وهو يمثل سيدة ترمز للحرية وتحمل فى يدها شعلة . وقبل تنفيذ إقامة هذا التمثال قامت الحرب السبعينية بين فرنسا وبروسيا وانتهت بهزيمة فرنسا سنة ١٨٧٠ ودخلت القوات الروسية باريس وأسرت الإمبراطور نابليون الثالث وهربت الإمبراطورة أوجينى ونجلها لويس نابليون إلى إنجلترا وبقي التمثال إلى أن قامت الرابطة «الفرنسية - الأمريكية» بإهدائه إلى الولايات المتحدة الأمريكية، تقديرا وتعبيرا منها لحرية الشعوب، فوضع على قاعدة ارتفاعها ٤٥ مترا عند مدخل ميناء نيويورك على المحيط الأطلسى بارتفاع ٩١ مترا. وفى يوليو ١٨٨٦ (العيد القومى الأمريكى) أزيح الستار عن التمثال فى احتفال هز العالم كله (٨).

تمثال نصفى لى لسبس (١٨٩٥) :

كانت توجد فى وسط ميدان دى لسبس حديقة من الأشجار الكثيفة أقيم فى طرفها الشمالى تمثال نصفى لى لسبس ، وفى ١٦ يونيو ١٨٩٥ حضر جمع غفير من أهالى بور سعيد الحفل الكبير الذى أقيم فى ميدان دى لسبس لإزاحة الستار عن التمثال النصفى لى

لسبس ، وكانت قد تكونت جمعية برئاسة السيد باخو Pacho^(٩)، وقامت هذه الجمعية بجمع الأموال بفرض إقامة هذا التمثال الذي صممه المثال Mantovan، وحضرت ثلاث فرق موسيقية : اليونانية والدولية والليرة، وقد حضر هذا الحفل جميع الشخصيات الرسمية بالمدينة منها قنصلا اليونان وإيطاليا إلا إن شخصيات شركة قناة السويس لم تحضر تلك الحفلة وكذلك قنصل فرنسا. وكانت هذه المقاطعة مثار حديث أهالي بور سعيد . ويرجع السبب في تلك المقاطعة أن شركة القناة كان في نيتها إقامة تمثال ضخم لدى لسبس^(١٠).

تمثال للملكة فيكتوريا (١٨٩٧) :

احتفلت قوات جيش الاحتلال البريطاني سنة ١٨٩٧ بإقامة تمثال الملكة فيكتوريا^(١١)، وذلك بمناسبة العيد الستيني لجلوسها على العرش. ونام بتنظيم هذا الحفل اللورد كرومر (المعتمد البريطاني في مصر) ومعه قنصل بريطانيا في بور سعيد . وقد قاطع هذا الحفل الخديوي عباس حلمي.

وهذا التمثال عبارة عن قاعدة في شكل أربعة أسود تصب مياهها من أفواهها لتسقط بالحوض ، وكان يشرب منه المارة ، حتى عرفت عند أهالي بورسعيد القدامى باسم «سبيل فيكتوريا» وعلى نفس العمود وأعلى الأسود ذكر مناسبة هذا التمثال وسنة إزاحة الستار، ويطلو هذا العمود، تمثال للملكة فيكتوريا، وقد أقيم على رصيف الميناء المطل على شارع فرانسوا جوزيف^(١٢).

تمثال دي لسبس (١٨٩٩) :

قررت الجمعية العمومية لشركة قناة السويس في جلسة ١٨٩٧ - بناء على اقتراح الأمير اوجست دارنبرج (Auguste D'Arenberg) - إقامة تمثال في برزخ قناة السويس لفريديناد دي لسبس ، وقد تم التصويت على القروض المطلوبة ، تاركين لمجلس الإدارة اختيار النحات والموقع الذي سيقام فيه التمثال . وستقوم الباخرة Indus بنقل أعضاء مجلس الإدارة والمدعوين على هذه السفينة . وغادرت السفينة اندوس (المذكورة) ميناء مارسيليا في ١٢ نوفمبر ١٨٩٩^(١٣).

وقد تم صنع تمثال دي لسبس من البرونز وتم تدشينه يوم ١٧ نوفمبر ١٨٩٩، بمناسبة العيد الثلاثيني لافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية. وبلغ ارتفاعه ٧ أمتار وينصب فوق

قاعدة تجعل ارتفاعه أكثر من عشرة أمتار، وكان ايمانويل فريميه (Fremiet)^(١٤) الذى صنع هذا التمثال ، يتمنى أن يضع عند قاعدته تماثيل نصفية لأربعة خدوات مصريين متعاقبين : سعيد واسماعيل وتوفيق وعباس، ولكن تم إثنائه عن فكرته حتى لا يغضب المصريين، إن الرجل عظيم ولكن لا يمكن وضع أربعة عواهل عند قدميه^(١٥).

احتفالات إقامة التمثال (١٨٩٩) :

يعتبر هذا الاحتفال العالمى الثانى فى بورسعيد ، بعد الاحتفال العالمى الأول لافتتاح القناة عام (١٨٦٩) وقد بدأت مراسم الاحتفال العالمى الثانى فى التاسعة من صباح السبت ١٧ نوفمبر ١٨٩٩ بإزاحة الستار عن تمثال دى لسبس ، حضره الخديو عباس حلمى الثانى، الذى جاء إلى ميناء بورسعيد على اليخت المحروسة، وهو نفس اليخت الذى استقله الخديوى عند استقباله للملوك والأمراء ببورسعيد عند حفلات الافتتاح . وقد جاءت وفود الوزراء المصريين فى قطار خاص وكذلك المدعوين الأجانب من القاهرة والإسكندرية. هذا علاوة على السفن الحربية الكثيرة التابعة لفرنسا وإنجلترا وإيطاليا والدانمارك . وكان الجسر العائم (Ponton) مغطى بخيام مصرية وياكثر من ٢٠٠٠ شخص وعمال من كل نقاط القناة ، والأطفال من كل مدارس بورسعيد اصطفوا على السقالات (Gradins المدرجات) ، وكان من بين كبار المدعوين الأمير والدان Waldeman من الدنمارك ، والغازى مختار باشا واللورد كرومر ، والوزير الإيطالى توجينى (Tugini) وسفير فرنسا بمصر Cogordan وسفير اليونان M. Oryparis والوزير الهولندى Vilbos والوزير الألمانى Muller والوزير البرتغالى Zogheb^(١٦) ، كما شهد الاحتفال أسرة دى لسبس^(١٧). وقد ألقى الخديو عباس حلمى الثانى كلمته وفى ١٩ نوفمبر ١٨٩٩ وقلد عباس بيده النيشان المجيدى من الدرجة الأولى للأمير دارنبرج . وفى ٤ ديسمبر دعى الخديوى أفراد عائلة دى لسبس لتناول الغداء بسرارى القبة^(١٨).

هذا ويمثل التمثال دى لسبس وقد ارتدى عباءة فوق بذلة، وقبض بيده اليسرى على خريطة مشروعه الضخم، وأشار بيده اليمنى إشارة كلها ثقة وكرم، كأنما يدعو كل قادم إلى الشرق عن طريق القناة بقوله : «تفضل» وقد بدت أسارير وجهه واضحة مطمئنة^(١٩).

دى لسبس وفضيحة قناة باناما:

توفى دى لسبس وهو حزين بعد أن تحطم بسبب فضيحة قناة باناما ، وكان قد بلغ الرابعة والسبعين من عمره حين تم اللجوء إليه لرأس الشركة العالمية للقناة التى تربط المحيطين

الأطلس بالباسيفيكي. لقد بدأ مشروع باناما انطلاقاً من خطأ فني أدى إلى سوء تقدير للميزانية، ثم تحول إلى كارثة بعد وفاة العديد من المهندسين والعمال والفنيين بعد إصابتهم بالحمى الصفراء . ولكنها كانت بالأخص فضيحة مالية وسياسية اتسمت بدفع أموال خلسة من أجل الحصول على قرض . استلزم الأمر توقف الأعمال وإعلان إفلاس الشركة، وقد أفلت دي لسبس من محكمة الجنايات ومن السجن ، على عكس ابنه شارل ادين بالفساد، ولم تعد الصحافة تهتم إلا بالأموال القذرة^(٢٠).

وهكذا تحولت قناة باناما من مشروع خاص إلى فضيحة عامة (a public scandal) بعد أن قاضى المساهمون الشركة الفرنسية وعلى رأسها دي لسبس وابنه شارل وأعضاء مجلس إدارتها . وبعد أن حكم عليهم بالسجن وبغرامات فاحشة ، الأمر الذي أدى إلى هرب بعضهم وانتحار البعض الآخر ، وأوقف تنفيذ الحكم على دي لسبس لكبر سنه . وواصلت الحكومة الأمريكية الأعمال بمعرفتها ابتداء من عام ١٩٠٤ فأنجزتها في عام ١٩١٤ وافتتحت رسمياً للملاحة في ١٥ أغسطس سنة ١٩١٤^(٢١).

ويجب أن نتوقف هنا لنذكر القارئ بأن دي لسبس نجح في مصر لأنه استعان في حفرة قناة السويس بأيدي مصرية عن طريق السخرة ، وعندما جاء الخديو إسماعيل طلب من دي لسبس إلغاء السخرة فلجأ دي لسبس بالاتفاق مع الخديو إسماعيل- بقبول تحكيم الإمبراطور نابليون الثالث- فقضى الأخير بتاريخ ٦ يوليو ١٨٦٤ بتعويض هائل يقدمه إسماعيل لـ دي لسبس قدره ٢٨ مليون فرنك مقابل إلغاء السخرة في حفر قناة السويس^(٢٢). هذا المبلغ الضخم علاوة على قيام الشركة ببيع الأراضي المصرية حول القناة والترعة العذبة أعانها على إتمام المشروع .

تمثال الجنود الأستراليين والنيوزيلنديين (١٩٢٢) :

أقيم هذا التمثال لتخليد جنود هذا الجيش الذين ماتوا أثناء الدفاع عن القناة وشبه جزيرة سيناء. وهو عبارة عن تمثال يمثل جندي من الخيالة الخفيفة ، ومعه جواد ، وهو مصنوع من الرخام الأسترالي الصلب بمعرفة حفار ماهر من نوى الشهرة العالمية . وقد وافق مجلس بلدي بورسعيد^(٢٣)، على أن يقطع جزءاً من حديقة وأصف المطة على الميناء. وفي ٢٢ سبتمبر ١٩٢٢ تم رفع الستار عن الجنود الأستراليين والنيوزيلنديين المشتركين في الحرب العالمية الأولى ، وأقيم بجوار حديقة كازينو بالاس ، وكانت تقف إقامته هذا التمثال من

تبرعات جنود هاتين الدولتين تخليداً لذكرى زملائهم الذين ماتوا في الحرب ما بين ١٩١٤ و ١٩١٨^(٢٤). وحضر حفل إزاحة الستار عن التمثال المنسوب السامى البريطانى « السير برس لورين » ورئيس وزراء استراليا السابق السيد / هيوز Hiouz وقائد الجيش البريطانى فى مصر ورئيس الوزراء المصرى إسماعيل صدقى باشا وسعيد نو الفقار باشا كبير الأمناء موفداً من قبل الملك فؤاد وقناصل الدول وكثير من سكان بورسعيد^(٢٥).

الأهالى فى بورسعيد يقومون بتعطيم التماثيل فى بورسعيد (١٩٥٦) :

فى أعقاب العدوان الثلاثى (الإسرائيلى البريطانى الفرنسى) عام ١٩٥٦ على بورسعيد ، قام أهالى بورسعيد بنسف تماثيل دى لسبس غداة رحيل القوات المعتدية عن بورسعيد ، ونزعوا العلم البريطانى من يده ، وهو الذى وضعت القوات البريطانية قبل رحيلها ، ثم نزل التمثال يتهاوى فوق إحدى المواقين بالقناة . كذلك قام رجال المقاومة الشعبية بتعطيم تماثيل الجندى المجهول بعد تعطيم تماثيل دى لسبس^(٢٦). ويتهم أحد الكتاب الفرنسيين^(٢٧) عن هذه الحادثة فيقول : «إن دى لسبس الذى كانت تغطيه الزهور أصبح شيطانا» . ألم يكن هذا المجرم المحاط بالسماصرة والمرايين هو «أسوأ عدو لمصر خلال القرن التاسع وفقاً لتأكيد الدكتور حسين مؤنس عضو لجنة تضم أساتذة جامعيين وكتاباً ومصريين^(٢٨)، «كان تاريخنا خلال الـ ١٥٠ عاماً الماضية هو تاريخ صراعنا ضد فرنسا وإنجلترا لم يمر عام واحد دون حدوث صراع بيننا وبين الواحدة والأخرى»^(٢٩)، وعلى أى حال فإن تماثيل دى لسبس يقبع الآن فى ترسانة بورسعيد البحرية ويثير أزمة ثقافية بين مصر وفرنسا .

ثانياً : حى العرب:

أنشأه العمال المصريون الذين جاؤا لبورسعيد سنة ١٨٦٢ واشتغلوا فى المهن الصغيرة كحمالين وباعة وسعاة وسقاين و«بمبوطية» والتى تعنى فى الأصل (Boat Man) أى عمال القوارب التى تعمل فى البحر للارتزاق من السفن الراسية بالميناء. وقد أخذوا هذه المهنة نقلاً عن التجار اليونانيين الذين كانوا يستقلون القوارب التى تسير فى القناة البحرية الصغيرة وكانت تحمل ألواناً مختلفة من الأطعمة والمشروبات والفواكه والملابس وتباع هذه الأنواع المختلفة إلى العمال الذين يعملون فى الكراكات حيث تكون فى جهات بعيدة عن المراكز الأهلة بالسكان ، وكان يتعذر عليهم أن يحصلوا على حاجياتهم بطريقة منتظمة سهلة . وكان أصحاب هذه القوارب هم بحارتها .

هذا وقد بنى الوافدون الأولون من الأهالي مساكنهم من الأخشاب والحصير ، وكان معظمهم من الفلاحين الذين لا يتحدثون إلا باللغة العربية وفي الحي العربي أو قرية العرب كما كان يطلق عليها في بادئ الأمر، كانت الشوارع ضيقة والمنازل متواضعة يبدو عليها فقر السكان ولكن تنبعث منها روح جذابة تخالف الروح المادية المنبعثة من حي الإفرنج . هنا الشرق بحركته ونشاطه وضجيج حواريه وحيوانيته وفداطته وأطفاله ونسائه وملابسه وألوانه ومشاكله وزحامه وحياته الشرقية الساحرة الحكيمة المملوءة فلسفة وقناعة. فهذا رجل يصلي وهذا طفل يمرح وهذه امرأة تصرخ وتلك حوارى غير مرصوفة يفوح الأطفال في طينها بين قنורות لانهاية لها وميكروبات خطيئة . كذلك يكثر الباعة المتجولون يبيعون الخضروات والفواكه والمثلجات . ويربط الحمالون حميرهم في عربات «كارو» لنقل الأثاث من مكان لآخر. وفي شارع الجامع التوفيقي^(٣٠) ترى الترام تجره البغال على شريط من (الدكوفيل) كرمز لأخذ الشرق بالمدينة الغربية والتطور المنظور في هدف الحياة الفطرية الأولى لاعتناق مذهب السرعة^(٣١).

وقد حدث قبل افتتاح قناة السويس (١٨٦٩) حريق هائل في قرية العرب أدى إلى دمار كثير من العشش الخشبية الواقعة غرب المدينة وتم إعادة تخطيط قرية العرب بحيث تتكون من مربعات تفصلها شوارع وحارات بحيث تقلل من أخطار الحرائق في حالة حدوثها^(٣٢).

وكان يفصل حي العرب عن حي الإفرنجى أرض فضاء كانت تغمرها المياه في أغلب أوقات السنة، وكان الاتصال بين الحيين يتم بواسطة فلايك . وفي سنة ١٨٨٥ أصبحت تلك المنطقة جافة تماما، وقامت شركة القناة ببيع أراضي تلك المنطقة ، وعرف هذا الفاصل فيما بعد باسم شارع محمد على ، وقام دى لسبس بتجميع أبناء جزيرة كاسوس في منطقة واحدة عرفت «بحارة الكاشوتيه» في جزء من شرق هذا الشارع^(٣٣).

وعند حدود حي العرب تجد يافطة سوداء كتب عليها بالإنجليزية تحذير للقوات البريطانية بأن هذا هو حي العرب، وهو خارج حدود تحرك القوات البريطانية (Arab Town out of bounds) وبالفعل لم يكن لهم الحق في التحرك داخل المنطقة غرب شارع محمد على .

التعليم في بور سعيد:

أولا : التعليم الأجنبي :

كان للتعليم الأجنبي في بور سعيد دوراً كبيراً في النهضة التعليمية بها. ويمكن تقسيم أنواع المدارس الأجنبية التي قامت بالنشاط التعليمي في بور سعيد إلى الآتي :

١- مدارس الإرساليات الدينية^(٣٦)

إرسالية أخوات الراعى الصالح Soeus du bon pasteur ، وهى من أقدم المدارس وقد افتتحت فى ١٨ أغسطس ١٨٦٣ . وقد ألحق دى لسبس بها مستشفى شركة القناة فى بورسعيد والمبنى عبارة عن سكن للراهبات ومدرسة وملجأ يقبل البنات اليتيمات من أى جنسية وأي دين من ٧ إلى ١٨ سنة وتقوم تلك اليتيمات بأعمال المشغولات اليدوية والتي تعرض للبيع لصالح الأعمال الخيرية لتلك المؤسسة حيث توجد إداراتها ببلدة انجر بفرنسا^(٣٥).

وقد زار الخديو إسماعيل هذه المدارس (١٨٦٩) عند زيارته لمنطقة قناة السويس . وفى سنة ١٨٧٥ بلغ عدد الموجودين بالمدرسة ٣١ فتاة ٩ نمساويات، ٥ مصريات ٩ إيطاليات ، ٤ فرنسيات ، ٣ يونانيات وألمانية واحدة) وكانت ديانتهن : ٢٧ كاثوليكية ٢ أرثوذكسية ، ومسلمة ويهودية (إسرائيلية)^(٣٦). وكان منهج الدراسة معلومات أولية باللغة الفرنسية ومبادئ اللغة الألمانية والإيطالية والإنجليزية بالإضافة إلى دروس الموسيقى، والمعلومات العامة، وكان التعليم بالمجان . أما نفقات المدرسة فكانت تتكفل بها الراهبات من عملهن اليدوى والأطفال ، علاوة على معونة شهرية قدرها ١٠٠ فرنك من إدارة شركة قناة السويس .

وانشأت أيضا مدرسة دينية للبنات- غير اليتيمات - كان بها ٨ طالبات ، ٤ منهن بالداخلية و٤ بالخارجية وكانت الدراسة بها بالمجان ، وأنشأت أيضا مدرسة خارجية بالمصروفات عام ١٨٧٤ وأخرى بالمجان^(٣٧).

وكان يدرس بالأولى ٣٦ طالبة وبالثانية ٨ طالبات وكانت جنسياتهن : فرنسية وإيطالية ومصرية ويونانية ونمساوية ومالطية وبولندية . أما الديانات فكانت موزعة إلى: الكاثوليكية والأرثوذكسية واليهودية . وكان يدرس فى هذه المدارس نفس المناهج التى تدرس بمدرسة الراعى الصالح الدينية للأيتام . وكانت المصاريف الدراسية تتناسب ودخل أولياء الأمور . وقد حددت المصروفات العادية بعشرين فرنكا شهريا ثم عشرة فرنكات فسبعة فخمسة^(٣٨).

ومنذ أن تأسست شركة قناة السويس، كانت هناك حاجة لإنشاء مدرسة فى منطقة القناة إذ أن السكان يعرفون اللغة الفرنسية لأنها كانت لغة شركة القناة، فتقرر إنشاء مدرسة بها، وقد دخل الفرير بورسعيد فى مارس ١٨٨٧ ، وكان عددهم ثلاثة إخوة.

والتجأ الفقير إلى دير الأباء الفرنسيين . وقد افتتحت المدرسة في مارس وكان ثمانية تلاميذ زابوا في آخر السنة إلى أربعين ، وضمت الجنسيات الآتية : (١٢) فرنسيون ، ١١ يونانيون ، ١١ نمساويون ، ٤ إيطاليون ، ٣ مالطيون ، ٢ مصريون ، ٢ أتراك ، ١ برتغالي (٣٩) . ثم افتتح المدير فصولا مجانية لأبناء العمال ، وبعد مدة أصبح العدد ٦٧ بالمجان ، ٦٥ بالمصروفات ولما ضاق المكان بالتلاميذ اتفق المدير مع شركة القناة بالاشتراك مع الحكومة المصرية في ٢٠ فبراير ١٨٨٩ ، بأخذ قطعة من أرض مساحتها ٤٧٠٠ م على شارع أوجيني لبناء المدرسة ، وتم البناء في سبتمبر ١٨٩٠ وسميت College Saint Marie وكانت تدرس فيها اللغة الفرنسية والإنجليزية والإيطالية والعربية ومبادئ تجارية . وفي عام ١٨٩١ ابتدأت فصول ليلية للتلاميذ الذين يرغبون في تحسين لغتهم الفرنسية .

وبان الحرب العالمية الأولى غادر ستة من الإخوة المدرسة وأقيمت عليها القنابل ، ثم عادت إلى نشاطها السابق بعد الحرب ، وقد زارها الملك فؤاد عام ١٩٢٤ ، ومنح جائزة للمتفوقين بها (٤٠) . هذا ويلاحظ أن المدارس الأجنبية كانت محل عطف ورعاية كل من الخديو سعيد وإسماعيل ومن جاء بعدهم ، مما دفع الراهبات للتقدم لإسماعيل سنة ١٨٧٧ بطلب يتمسّن فيه منحهن نصيبا من الحنطة وقد أنشئ هذا الملجأ في النصف الأول من السبعينات (٤١) .

وتقدم للحكومة المصرية سنة ١٨٨٠ للإنفاق منها على الدير الذي أنشأه بيورسعيد لدراسة اللاهوت ، وكانت شركة قناة السويس قد منحتهم حوالي ١٠٠٠ فرنك ، وطالبين بأن يكون تحت إشراف الحكومة . وكانت شركة قناة السويس قد طلبت بأن تكون المدرسة تابعة لها نظير دفعها ٥٠ فرنكا شهريا للمساهمة في نفقاتها . فقد قبلت الحكومة المصرية دفع منحة لين بشرط إشرافها وحدها عليها (٤٢) . وكانت محافظة بورسعيد قد طلبت من ديوان المدارس إلحاق يتيمن أوربيين بيورسعيد بإحدى المدارس الأميرية التابعة للديوان حتى يتألا حظا من التعليم مساعدة لهما وإحسانا من الخديو (٤٣) . كما أقيمت مدرسة دينية كاثوليكية باسم «مدرسة الأرض المقدسة الكاثوليكية» Ecole Catholique de la Terre Sainte .

وكان يقوم بالتدريس فيها : اثنان من إخوة الرحمة وكان بها ٧٦ كلهم من البنين كانوا كالاتى: ٢٧ إيطاليا ، ١٩ فرنسيا ، ١٣ نمساويا ، ٦ يونانيين ، ٤ مالطين ، ٤ عرب (شوام) ، ٢ أتراك ، ١ يهودى .

وكانت مناهج الدراسة تشمل تعليم اللغات الفرنسية والإيطالية ومواد الجغرافيا والحساب الذى يدرس من واقع الكتب والتاريخ المقدس والقراءة والخط والرسم والتاريخ الدينى (الكنسى) والتاريخ (٤٤) .

٢- مدارس الجاليات الأجنبية:

أ- مدارس الجالية اليونانية:

كان لتدفق اليونانيين على منطقة قناة السويس - كما سبق الإشارة - وبالأخص مدينة بورسعيد تصحبهم أسرهم ، ولذلك أقام لهم دي لسبس كنيسة فى بورسعيد ومدرسة أيضا لتعليم أبنائهم بها ، وقام بتعيين مدرس يونانى لتعليم صغارهم ، كل ذلك على نفقة الشركة وكانت هذه الجالية متضامنة ، وبفضل الإيرادات التى أتى بها بيع الشموع فى الكنيسة ومن الرسوم التى دفعها التلاميذ ، كونوا صندوقا لمواجهة متطلبات إنشاء المدرسة والكنيسة.

وفى سنة ١٨٦٦ تنازل دي لسبس عن الأرض التى بنيت عليها مدرسة البنات والبنين التى أقيمت لأبناء الجالية اليونانية وذلك عرفانا لما قاموا به من أعمال للشركة وتملكتها الجالية اليونانية بالفعل^(١٥).

وكان الغرض من التعليم اليونانى فى مصر ، هو تعليم اليونانيين اللغة اليونانية والاحتفاظ بثقافة وعادات اليونانيين ، مع تزويدهم بما يؤهلهم للحياة فى مصر^(١٦) .

ب- مدرسة الجالية الإيطالية:

قامت الجالية الإيطالية بتأسيس مدرسة لها ببورسعيد سنة ١٨٨٩^(١٧) . وقد حظيت هذه المدرسة بمساعدة وتشجيع الحكومة المصرية . كذلك أمدتها جمعية المعارف اليونانية ببورسعيد بالكتب اللازمة لتدريس أبناء الجالية اللغة العربية^(١٨) .

٣- المدارس الخاصة:

قامت الجاليات بإنشاء مدارس خاصة على نفقتهم ، وقام بهذا العمل أفراد من رجال الأعمال والتعليم ، نتيجة لازدياد أعداد الجاليات الأجنبية فى مصر ، أدى إلى التوسع فى إنشاء المدارس على اختلاف أنواعها لتسد الحاجة ، وكانت المدارس الأجنبية على علاقة طيبة بالسلطات المصرية ، فقد نصب إسماعيل أكبر أبنائه وولى عهده توفيق باشا راعيا للمدارس الحرة المجانية ، وكان يبعث بأبنائه إبراهيم باشا من وقت لآخر لشهود حفلات توزيع الجوائز فى بعض المدارس الأجنبية . كما شهد ببورسعيد نشأة المدارس الأجنبية العلمانية للبنين والبنات ، فقد تم إنشاء المدرسة العلمانية الحديثة للبنين Ecole Laigue pour Garcon فى سنة ١٨٧٣^(١٩) وكان بها ٢٧ طالبا : ٨ إيطاليين ، ٨ عرب ، ٧ نمساويين ، ٥ فرنسيين ، ٢

يونانيين، ٢ مالطيين، وكانت دياناتهم كالاتى : ٢ كاثوليك ، ٧ مسلمين، ٣ أرثوذكس (يونانيين) وكانت الدراسة تشمل الاتى : القراءة والخط والجغرافيا والحساب بالإضافة إلى اللغات: الإنجليزية والفرنسية والإيطالية، وكانت الدراسة مجانية .

أما إيراداتها فكانت تبلغ حوالى ٦٠٠٠ فرنكا كانت تأتى كلها من المحفل الماسونى عن طريق الاكتتاب الاختيارى (التبرعات)^(٥٠). ويذكر البعض أن هناك مدرسة خاصة داخلية للبنات أنشأتها مدام/ شاليه Madame Challet وقد افتتحت أبوابها للدراسة فى عام ١٨٧٣ . وتم فى نفس العام وبفضل جهود ومبادرة من إحدى اللجان التى تكونت برئاسة السيد/ باكير Baker^(٥١)، والسيد / باربازا (Barbaza) ^(٥٢)، والدكتور/كوفيدو Couvidou . والسيد / لويزيديه Loisides (تاجر) ، والسيد / مانش Manche^(٥٣)، والسيد / ستافلر Stuffer^(٥٤)والذى قام بجمع الاشتراكات . وأنشئت المدرسة الابتدائية المجانية تحت رعاية الأمير ولى عهد مصر، وهى تشبه مثيلتها فى الإسكندرية والتحق بها عدد كبير من الأطفال الفرنسيين والإيطاليين وكانت هذه المدرسة تقع قبالة لوكاندة سميراميس ، وكانت الدراسة باللغة الفرنسية وبلغ عدد الطلبة فيها سنة ١٨٧٥ خمسة وأربعين تلميذا ، وكان يدير المدرسة إيطالى يدعى أولدرينى Oldrini . وفى عام ١٨٧٦ تم إعداد يانصيب لصالح هذه المدرسة بواسطة لجنة مكونة من زوجات رجال الأعمال^(٥٥).

وحين أتم التلاميذ الدورة الدراسية بهذه المدرسة وحصلوا على درجات جيدة، أتاح لهم ذلك الفوز بوظائف جيدة. وبعد عشر سنوات من هذا التاريخ لم تعد هذه المدرسة قائمة، فقد كانت هذه المدرسة قد شيدت بمبادرة من الماسونية والتى افتتحت محفلها الماسونى فى بورسعيد فى الخامس من نوفمبر سنة ١٨٧٨ ^(٥٦). وهناك مدرسة أخرى علمانية للبنات اسمها: «المدرسة العلمانية الحديثة» Ecole laigue Des Jeunes Filles وقد أنشئت عام ١٨٧٥ ، وبلغ عدد الطالبات بها ٣٢ طالبة جميعهن بالخارجية وكانت مواد الدراسة هى التى تدرس فى التعليم الابتدائى بالإضافة إلى اللغة الفرنسية والحساب والجغرافيا والتاريخ العام والموسيقى وفن الخياطة والدراسة بمصروفات كانت تتراوح بين ٦ و ١٥ فرنكا شهريا .

ومن هنا يتضح أن مدينة بورسعيد قد تميزت بدسئسار أسير العلمانى فيها ، كما يتضح أن مجموع الطالبات بهذه المدارس جميعا كان يفوق عدد الطلبة بها ^(٥٧). كما يلاحظ قلة عدد الطلبة المصريين إلى حد كبير ، فمن بين مجموع الطلاب وعددهم ٢٢٨ كان عدد الطلبة العرب

٢٤ فقط أى بنسبة تزيد قليلا عن ١٠٪ من مجموع الطلاب، منهم سبعة من المسلمين ، وكان نصف هؤلاء الطلبة من البنين والنصف الآخر من البنات .

كما نلاحظ أن نصف هؤلاء الطلبة العرب كانوا من غير المصريين، والأغلب أنهم كانوا من الشوام . وبالنسبة للمصريين فإتتا نلاحظ أنهم جميعا من الطالبات ، وكان من بينهن طالبتان مسلمتان فقط . أى أن عدد الطالبات المصريات كان لايتجاوز ٥٪ من عدد الطلبة الأجانب ببورسعيد . ويرجع ذلك إلى أن الدراسة بهذه المدارس كانت باللغات الأجنبية فضلا عن أن الطلبة ملزمون بالتكلم بها طوال نهارهم مع أساتذتهم أو فيما بينهم، حتى بلغت نسبة الطلبة الذين يتلقون علومهم بالفرنسية حوالى ٥٥ ٪ من مجموع الطلبة فى مصر. أضف إلى ذلك أن أحوال الوطنيين الاقتصادية بالمدينة لم تكن تمكنهم من دفع المصاريف المطلوبة بهذه المدارس، فقد كان معظمهم من العاملين فى حمل القمح وبأجور زهيدة يتقاسمها معهم شيخ الطائفة^(٥٩).

وفى عام ١٨٧٨ أنشئت مدرسة أخرى للبنات بفضل جهود الأخوات جوان Jouane والأنسة / روز Rose التى تحمل دبلوم الثانوية العليا تعاونهم الأخت تريز (Therese) وكانت كريمتا أحد رواد بورسعيد من اللاجئين السياسيين فى الجزائر ، وقد وصل مصر بدعوة من دى لسبس . ودامت مدرسة إخوان جوان هذه ما يقرب من عشرين عاما. وكان موقع هذه المدرسة مكان مطافى بورسعيد حاليا. ومن بين المدارس الحرة التى وجدت ببورسعيد - قبيل الحرب العالمية الأولى- نجد مدرسة مدام تيسيه (Teisser) والتى يصعب تجميع بيانات دقيقة عنها، لأن البيانات المتاحة متناقضة .

ففى أيام عمرها الأولى ضمت بورسعيد مدارس رياضية كان يشرف على تنظيمها وإدارتها فرنسيون وإيطاليون لم تمكث فترة طويلة نذكر منها : صالة رماية أسلحة ، وكان يديرها بروفيسور كورفيزيه (Corvisier) مدرس وأستاذ سلاح الرماية . ودراسة أخرى للسلاح أنشئت عام ١٩٢٥ على يد السيد / لينون Linon^(٦٠) وتحت إشراف أستاذ السلاح E. Janse^(٦١).

ثانيا : التعليم الوطنى فى بورسعيد:

استمرت مدينة بورسعيد بدون مدرسة أميرية حتى نهاية الثمانينات ، فقد تأسست أول مدرسة تابعة للحكومة ببورسعيد سنة ١٨٨٩م^(٦٢) وقد أدى عدم انتشار التعليم الوطنى

بيورسعيد إلى انتشار الجهل بين الأهالي مما تسبب عنه ظهور طائفة العرضحالجية، وقد قام هؤلاء بانتخاب شيخ عليهم يعرف بشيخ الكتبة أو العرضحالجية . كما أدت كثرة الأجانب إلى الحاجة لوجود ترجمة لإيجاد تفاهم مشترك بين كل من الأجانب والإدارة المصرية والأهالي فظهرت طائفة الترجمة^(٦٣).

واقصر التعليم الوطنى لأبناء بورسعيد على الكتاتيب فقط، ويبدو أن نطاقه قد انحصر فى قرية العرب ببورسعيد حيث انتشر السكان الوطنيين .

وقد ظلت الكتاتيب كما كانت من قرون معاهد التعليم الأولى فى البلاد حيث القرآن الكريم أساس للتعليم بالإضافة إلى تعليم الصبية القراءة والكتابة. ورغم قصورها فقد وفرت جانباً كبيراً من حاجة الأمة إلى التعليم .

وقد وجدت فى بورسعيد فى أواخر الستينات وأوائل السبعينات من القرن التاسع عشر وذلك لأن وجود الكتاتيب يرتبط ارتباطاً وثيقاً بوجود العلماء أو الفقهاء أو المعلمين الذين يقومون بمهمة التعليم فيها. وكان يوجد فى بورسعيد ١٨ عالماً وفقهياً وغيرهم من المشايخ فى منتصف سنة ١٨٧٢ . وقد ارتفع عددهم فى منتصف ١٨٧٨ إلى ٣٣ شخصاً وقد باشروا مهمتهم فى تعليم الصبية من أبناء العرب ببورسعيد . وكان يوجد ثمانية مكاتب لتحفيظ القرآن الكريم ببورسعيد سنة ١٨٧٧ ، وكان بها ٧٧ بما فيهم عدد المعلمين أنفسهم^(٦٤).

وهذه الكتاتيب يمكن أن نطلق عليها اسم (كتاتيب المدن) طبقاً للأنحة رجب ١٢٨٤ والى كان يكتفى بها تعليم القرآن الكريم والقراءة والكتابة ثم أضيف إليها مادة الحساب قصرت على «باب العدية» أى الأعداد وكان ذلك أهم تجديد فى الكتاتيب . كما قررت اللانحة أن يكتفى فيها بالمؤدبين والعرفاء. على أن يكون تعيينهم من اختصاص ديوان المدارس بالمشاركة مع العمداء وعمد الجهة . وليس هناك ما يؤكد تدخل ديوان المدارس فى تعيين الفقهاء والعرفاء بهذه الكتاتيب ، مما يعنى أن اختيارهم كان قاصراً على العلماء فى بورسعيد ، ويبدو أن ذلك استمر حتى سنة ١٨٧٨ م على الأقل على الرغم من صدور دكرتو فى ١٨٦٩ يجعل كل كتاتيب القطر تحت تفتيش وملاحظة نظارة المعارف العمومية وزاد عدد الكتاتيب فى بورسعيد إلى تسعة مكاتب سنة ١٨٧٨ وكان يدرس بها ١٠ تلميذ وهذا يضى أن هناك إقبالا من الوطنيين ببورسعيد على تعليم أبنائهم فى هذه المكاتب لعدم وجود مدارس أميرية ولعجزهم عن تعليم أبنائهم بالمدارس الأجنبية بالمدينة أو الرغبة فى تعليم أبنائهم القرآن الكريم^(٦٥).

كما يتضح أن متوسط عدد التلاميذ بكل مكتب من مكاتب بورسعيد يزيد على ٢٤ تلميذا ، فإذا كان السكان العرب بها ٣٨٥٤ شخصا فإن متوسط عدد الأهالي للمكتب الواحد ٤٢٨ شخصا ويكون عدد التلاميذ من كل ألف شخص ببورسعيد . ورغم حداثة بورسعيد فإننا نلاحظ تفوقها في نسبة التلاميذ الذين يتعلمون في الكتاتيب عنها في سائر البلاد . فمثلا بلغت النسبة في القاهرة ٢٦ في الألف وأيضا في الإسكندرية ٢٦ في الألف و ١١ في الألف في مديرية قنا .

ويمكن ترتيب المحافظات والمديريات بنسبة انتشار التعليم فيها وفق الجدول التالي^(٦٦):

المحافظات والمديريات	النسبة
بورسعيد	٨٠ في الألف
الإسماعيلية	٧٥ في الألف
السويس	٥٢ في الألف
دمياط	٤٢ في الألف
المنوفية	٣٥ في الألف
الغربية	٣٤ في الألف
الشرقية	٣٢ في الألف
البحيرة	٢٧ في الألف
القليوبية	٢٧ في الألف
القاهرة	٢٦ في الألف
الإسكندرية	٢٦ في الألف
الدقهلية	٢٦ في الألف
بنى سويف	٢٥ في الألف
جرجا	٢١ في الألف
الجيزة	٢٠ في الألف
أسيوط	١٩ في الألف
إسنا	١٨ في الألف

وفى مطلع القرن العشرين (١٩ يونيو ١٩٠١) تم الاحتفال بوضع حجر الأساس لمدرسة الواصفية ببورسعيد بحضور محافظ بورسعيد^(٦٨) وتوات الجمعية الخيرية الإسلامية الصرف عليها وهى مدرسة ثانوية وتهدمت هذه المدرسة فى مارس ١٩٩٧^(٦٩).

محو أمية الجنود وضباط الصف ببورسعيد :

فى سبتمبر ١٨٧٠ صدر أمر كريم إلى ديوان الجهادية بعدم ترقية الضباط الصف الذين يجرى امتحاناتهم لترقيتهم إلا بعد التأكد من معرفتهم القراءة والكتابة.

وتنفيذا لهذا الأمر فقد صدر أمر ناظر الجهادية فى أواخر ديسمبر ١٨٧٢ بضرورة تعليم جميع العساكر بالمحافظة من مستحفظين وبوليس وعساكر الطلبة القراءة والكتابة، وكان رؤساء العساكر هم الذين يقومون بهذا العمل كما تم توزيع بعض الكتب الهجائية على بعض هؤلاء العساكر.

وكان الخديو يهدف إلى تعلم أفراد وصفوف العساكر فى هذا التعليم . ولم يقتصر تعليم العساكر اللغة العربية قراءة وكتابة فقط بل شمل أيضا تعليم الجاوشية البلدية أبناء العرب ببورسعيد اللغة الإيطالية من كتاب مترجم عن اللغة الإيطالية باسم (النخبة الترجمانية فى اللغة التليانية) وقد اتضح أن عدد هؤلاء الجاوشية ٢٢ شخصا منهم ٦ فقط يجيدون القراءة والكتابة و٨ لهم إلمام بها والباقيون أميون^(٧٠). وهذا التعليم وهو (محو الأمية للجنود والشرطة) مازال معمولا به حتى الآن.

طائفة أهل العلم :

ارتبط ظهور مكاتب تعليم القرآن الكريم ببورسعيد بوجود العلماء وإقامتهم بها، كما أدى إلى ظهور طائفة خاصة بهم هى «طائفة أهل العلم الشريف وحملة القرآن الحنيف». بل وتعددت الطرق الخاصة بهم. وقد قاموا بانتخاب الشيخ أبى الحسن^(٧١) شيخا على طائفة أهل العلم الشريف وحملة القرآن الكريم . وقد صدقت المحافظة على انتخابه لأهليته وصلاحيته ولياقته بهذه الوظيفة^(٧٢).

كذلك نجد أن الخديو إسماعيل قد أمر بربط ٧٠٠ قوش بالأوقاف لوظيفة معلم اللغة العربية بمدرسة الأوروبيين ببورسعيد ، وأمر بشراء كتب أجرومية قدرى بك للمدارس اليونانية ببورسعيد^(٧٣).

في أعقاب الاحتلال الإنجليزي لمصر ..

الدعوة لتعلم الإنجليزية ونبذ اللغة الفرنسية :

في أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر كانت اللغة الإيطالية هي اللغة الأوربية الأولى ذات النفوذ في مصر ، وبعد الحملة الفرنسية على مصر سنة ١٧٩٨ وانفتاح مصر على أوروبا وإرسال البعثات لفرنسا نمت اللغة الفرنسية وتراجعت أمامها اللغة الإيطالية وفقدت الثقافة الإيطالية مكانتها في مصر وحلت محلها الثقافة الفرنسية . وبعد الاحتلال البريطاني لمصر ١٨٨٢ كانت هناك دعوة لتعلم اللغة الإنجليزية ونبذ اللغة الفرنسية، وقد قامت سلطات الاحتلال البريطاني بإنشاء ثمانية عشر مدرسة إنجليزية بمصر في كل من القاهرة والإسكندرية وبورسعيد والسويس^(٧٤).

وعلى الرغم من محاولات سلطات الاحتلال البريطاني إحلال الثقافة الإنجليزية محل الثقافة الفرنسية فإنه لم يستطع أن يقف أمام التعليم الفرنسي في مصر ، فقد كانت اللغة الفرنسية معروفة في الأوساط العالية والطبقة الوسطى أيضا، وكانت اللغة الفرنسية رئيسية في المدارس الإيطالية والفرنسية واليهودية بأعداد مدارسها الكبيرة ، بينما اقتضرت اللغة الإنجليزية على المدارس الأمريكية والإنجليزية فقط^(٧٥).

وتجد صحيفة المقطم^(٧٦) تندد باللغة الفرنسية ، مستشهدة بأن أهل القطر المصري وغيره من الأقطار الشرقية من أقاصى الهند واليابان راغبون في تعلم اللغة الإنجليزية لأنها على حد قولها «لغة أوسع الأمم تجارة وأرقاهم علما وتمدنا وأكثرهم عداء وتستطرد الصحيفة بقولها «إن الصحف المتفرنسة تندد بنظارة المعارف لأنها زادت عدد معلمى اللغة الإنجليزية، ولو نظرت هذه الجرائد في حقيقة هذه الزيادة وبينت أسبابها وأثبتت أنها تفوق المطلوب لوجب لها الشكر»^(٧٧).

كما تدعو الصحيفة الشعب المصري إلى إتقان اللغة الإنجليزية بعد أن تقرر أن تكون من جملة اللغات الرسمية التي يترافع بها في المحاكم المختلطة . وأكدت الصحيفة «أن اللغة الإنجليزية قد انتشرت سريعا في هذا القطر حتى لقد عني أكثر أبناء الأعيان بتعلمها وصارت مما لا يستغنى عنه فريق كبير من المصريين . وإذا دامت الحال على هذا المنوال فلا تمضي بضع سنين حتى نعم، لذلك فالحكيم من استعد للانتفاع بها قبل أن يسبقه غيره إلى منافعتها»^(٧٨).

وعلى أية حال فقد تعاظم التغلغل الثقافي الأجنبي في بور سعيد ونشط من خلال الحركات النشطة للجمعيات التبشيرية الأجنبية- التي حرصت كما رأينا على افتتاح العديد من المدارس التي توفر تعليمًا يسير على نهج البلدان الأجنبية التي تنتمي إليها هذه الجمعيات. وتعتبر فرنسا وإنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية أهم البلدان التي وفدت منها الجمعيات التبشيرية، علاوة على مدارس الأقليات الأجنبية والمدارس الخاصة أيضًا.

ولم يقتصر الأمر على التوسع في إنشاء المدارس الأجنبية وإنما تجاوز ذلك إلى فرض محتوى تعليمي يؤكد تبعية من يمثلونه من الطلاب للثقافة الأجنبية ، ويترتب على ذلك إضعاف روح الانتماء إلى الوطن وإضعاف الوعي بالهوية المتميزة لشعبنا فكان التعليم في المدارس الفرنسية فيما بين الحربين العالميتين نسخة مطابقة للتعليم الفرنسي، وأن جميع التلاميذ في هذه المدارس أجانب وسوريين ولبنانيين كانوا يعرفون بشكل جيد شارلمان وجان دارك ولويس الرابع عشر ، في الوقت الذي يجهلون فيه أبسط المعلومات عن هارون الرشيد أو رمسيس الثاني. وفي كتب التاريخ التي كانوا يدرسونها ، يتعلمون أن سكان بلاد الفال هم أجدادهم^(٨٠).

ولم يهمل الإنجليز أيضًا الممارسات الثقافية الرامية إلى تأكيد هيمنتهم فقد طبعوا مدارس التعليم الحديث بطابع الثقافة الأنجلو سكسونية وجعلوا لغة التعليم في مدارس مصر الحكومية هي اللغة الإنجليزية ، ليكونوا طبقة من المتعلمين تفكر كما يفكرون ويحققون من خلالها مصالحهم السياسية ، وفي مقابل ذلك مارس الفرنسيون هيمنتهم الثقافية بفضل مدارسهم التي تزايد أعدادها وتطابقت مناهجها مع المدارس الفرنسية.

وهكذا أصبح التعليم في المدارس الحديثة التي تديرها الدولة وتلك التي تخضع للجاليات الأجنبية أداة غزو ثقافي تعمل على تأكيد الانتماء للغرب ومن ثم قبول هيمنته على مقدرات شعبنا^(٨١).

زوال التعليم الأجنبي (١٩٥٦)

تعرضت بورسعيد لعدوان سافر في عام ١٩٥٦ وهو العدوان الثلاثي (إنجلترا وفرنسا وإسرائيل) وكان ذلك إيذانًا بالقضاء على التعليم الأجنبي في مصر، ويعترف أحد الكتاب الفرنسيين المعاصرين بقوله «كانت كارثة للنقوذ الثقافي الفرنسي، فقد تم الاستيلاء على

المنشآت الست الخاصة بالبعثة العلمانية التي كانت تعلم عشرة آلاف و ٥٥٠ تلميذا سنويا .
وتحوّلت مدارس اليسيه إلى مدارس «الحرية» مثلما تحوّلت كليات فيكتوريا الإنجليزية إلى
مدارس «النصر» وحرمت هذه المدارس من مدرسيها الفرنسيين وأصبحت تابعة للجنة
حكومية^(٨٢).

«في ساعة واحدة يوم ٣١ أكتوبر ١٩٥٦ فقدت فرنسا نفوذًا نسجته بأناة خلال قرن
ونصف». وعلى ضفاف النيل أصبح اسمها موضع سخرة وتقوضت حظوتها^(٨٣).

ويمثل القانون رقم ١٦٠ ولائحته التنفيذية الصادرة في ١٧ مارس ١٩٥٩ نهاية التعليم
الأجنبي في مصر بشكل عملي.

الصحافة في بورسعيد :

أولا- الصحافة الأجنبية:

جانب آخر من النشاط الثقافي تمثل في الصحافة الأجنبية في بورسعيد : الفرنسية
واليونانية والإيطالية ، وقد شملت مواد إخبارية وتجارية وإعلامية وفنية وسياسية وأدبية .
وكانت غالبية الصحف الفرنسية تذكر منها:

١- صحيفة Le Journal du Canal وصدرت عام ١٨٦٧ وطبعت في بورسعيد وكانت
تدافع عن مشروع دي لسبس ضد الهجمات التي تشنها الصحافة الإنجليزية على مشروع
القناة وكان يديرها الأب مول Le Pere Moll. وذاع صيت هذه الصحيفة فكانت تنشر وتقرأ
في العالم أجمع^(٨٤).

٢- صحيفة Journal de Port- Said وقد أصدرها ج باربيير J. Barbier سنة ١٨٧٠ ،
وهي صحيفة أسبوعية من أربع صفحات بحجم متوسط، وقد أوقفت بناء على أمر الحكومة
المصرية في أواخر فبراير ١٨٧٢ بسبب بعض المقالات السياسية^(٨٥).

٣- صحيفة Le Moniteur de Port- Said وقد أصدرها نفس الناشر : ج باربيير
وصدرت في ٢٩ فبراير عام ١٨٧٢^(٨٦).

٤- صحيفة L' Avenir Commerciale de Port - Said : (أي المستقبل التجاري
لبورسعيد) وقد أصدرها أ. رو E. Roux في ٢٧ يونيو ١٨٧٣ وظلت تصدر حتى عام
١٨٧٤م^(٨٧).

وقد نشرت هذه الصحيفة نقدا لانعاز للحكومة المصرية إزاء عدم اهتمامها بتعليم المصريين وانتشار الجهل بين أفراد الشعب في عددها الصادر في ٢٨ نوفمبر ١٨٧٤ وأن من واجب الحكومة تنوير الأهالي عن طريق العلم والأدب لمعاونتهم كي يتعاونوا فيما بينهم والوفاء لهم بما يلزم في هذه الحياة من الحق والحرية ، فقد كان ذلك مطمح العقول السليمة من الحكام على مر العصور، مما أدى إلى تأسيس جمعيات خيرية ومؤسسات كان من نتائجها ظهور شخصيات شهيرة ونشأة حكومات قوية وظهور أمم خلد التاريخ ذكرها، وأنه بانتشار العلم والأدب والعدل في الأمم تنهذب الأخلاق وتزداد الثروة وتسعد الشعوب .

وقد حاولت جريدة الوقائع المصرية الرد على ذلك فأشارت إلى جهود الحكومة المصرية للتصدي للجهل وأنها تسعى لتعميم التعليم بالديار المصرية^(٨٨).

هـ - جريدة Le Courrier du Port - Said (أى رسالة بورسعيد) وقد أصدرها كل من ماريوس بيرير ، ج. سيرير Marius Perrier & J. Serrier وقد صدرت في نوفمبر وظلت تصدر حتى عام ١٨٧٧^(٨٩) وهذه الجريدة شبيهة بجريدة لافونير التي كان يحررها إميل روكس وقد تعهد السيد موريس من تلقاء نفسه بالامتثال لقانون المطبوعات . وبناء عليه فقد أصدرت الخارجية ترخيصا له بإنشاء المطبعة والجريدة المذكورة ببورسعيد^(٩٠).

وقد اهتمت هذه الجريدة بالشئون التجارية والبحرية، وقد انتقدت الأوضاع في مدينة بورسعيد وبالأخص الأمور الصحية عندما وجهت اللوم لمستخدمي جمرك بورسعيد الذين يلقون المياه القذرة والقنورات من النور الأعلى بالشارع الخلفى والشوارع المحيطة بمبنى الجمرك مما يسبب روائح كريهة وعفونات مضرّة بالصحة . ونتيجة لهذا النقد طلبت المحافظة من أمين الجمرك وقف ذلك لمنع نشر مثل هذه الأمور بالجريدة وكانت هذه الجريدة الأكثر انتشاراً في بورسعيد وقامت هذه الجريدة أيضا بإصدار كتاب بعنوان «رحلة عبر البرزخ» من تأليف كوفيدو H. Couvidou سنة ١٨٧٤^(٩١).

٦ - جريدة لاجور سيروانس ، وقد صدرت عام ١٨٧٦ عن نفس الجريدة السابقة وكان يتولى إصدارها جاك سيرير الفرنسي Jacques Serriere وقد تخصصت هذه الجريدة بالإعلانات الخاصة بمحكمة الإسماعيلية المختلطة ومحكمة الاستئناف المختلطة بالإسكندرية^(٩٢).

٧- جريدة البسفور إيجيپسيان Le Bosphore Egyptien أصدرها ج. سيرير J. Serri- er فقد صدرت في ٤ مارس ١٨٧٨ وكانت أسبوعية ومخصصة لنشر المواد التجارية الأبية والحوادث الأجنبية فقط وقد ذاعت هذه الجريدة وانتشرت خارج حدود مدينة بورسعيد ووصلت إلى القاهرة وأصبحت هذه الجريدة المحلية التي تصدر في بورسعيد معروفة، مما دعا صاحبها ومحررها إلى أن يجعل اسمها «البسفور المصري» وكان ذلك سنة ١٨٨٠ (٩٣).

وقد اكتسبت هذه الجريدة شهرة وشعبية في القاهرة وبورسعيد ونتيجة لذلك طلب صاحب الجريدة التصريح له بمعالجة الشئون السياسية والإدارة على صفحات الجريدة وقد أوجب لطلبه بشرط مراعاة القوانين الخاصة بالصحافة والطباعة في مصر فيما ينشره من مواد سياسية وغيرها . وبدأت في ذلك اعتباراً من يناير ١٨٨١ . وأدى ذلك إلى الارتفاع بشهرتها مما دعا سيرير إلى الإقامة بالقاهرة بمساعدة أصدقائه ، وأصبحت جريدة البسفور المصري جريدة يومية بدلا من أسبوعية وأحدثت قدرا كبيرا من الضجة . وقد قام جيرود Giraud - محامى مدير الجريدة- بنشر عدد من المقالات المدوية ، حتى أصبح سكان القاهرة سواء من الأوروبيين أو الوطنيين من عشاقها أو من المفتونين بها، حتى أنهم قاموا بحمل جيرود على الاعتاق في شوارع الأزبكية في أحد الأيام (٩٤) وكانت مقاومة الخديو إسماعيل لصحف الرأى الفرنسية غير مجدية، فكان إذا أقدم على إلغاء صحيفة سرعان ما تظهر أخرى غيرها في الميدان وذلك لما كان لها من امتيازات تكفل لها الحماية سواء في الإنذار أو التعطيل أو الإغلاق النهائى وأجمعت الصحف الفرنسية على تشييع إسماعيل- بعد عزله - أسوأ تشييع وكانت تعبر بذلك عن رأى حكومتها في إسماعيل . وفى عهد توفيق استمرت الصحف الفرنسية في الظهور والازدياد كما استمر سيرير في جهوده في إنشاء صحف جديدة بالإضافة إلى الصحف السابقة فأنشأ صحيفة سياسية هي :

٨- صحيفة بورسعيد جورنال Port - Said Journal لتحل محل جريدة البسفور المصري التي صدر الأمر بتعطيلها لعييبها في ذات أحد الولاة الأصدقاء . ولقد صدر العدد الأول في ٧ أبريل سنة ١٨٨١ (٩٥). وبعد عام ١٨٨٠ ظهرت صحف كان يديرها بعض المالمطين والإيطاليين (٩٦).

٩- جريدة الفئار Le Phare والتي صدرت عام ١٨٨٩ ونشرت نعى أقدم بورسعيدى يمتلك فندق باريس الكبرى (٩٧).

الصحافة اليونانية :

مجلة بروجريه Le Progres الأسبوعية وكانت تصدر باللغة اليونانية وقد توقفت فترة من الوقت ثم عادت إلى الظهور مرة ثانية . وكانت تخصص الصفحتين الأولى والثانية للتحليل باللغة الفرنسية ، أما الصفحتان الثالثة والرابعة فكان التحليل بهما باللغة اليونانية ، ثم انتقلت فيما بعد إلى القاهرة ، وكانت تجارية أدبية ونشرت الإعلانات وكان يديرها لازاريدس Lazarides (٩٨).

الصحافة الإيطالية :

تقدم مأمور قنصلية إيطاليا ببورسعيد في ديسمبر ١٨٦٧ بطلب إلى محافظة بورسعيد برغبة أحد الإيطاليين ويدعى موفتليين الترخيص له بإنشاء جريدة إيطالية تحمل اسم «المستقبل» وأن تكون أسبوعية تختص بنشر الأخبار والشنون التجارية وقد أحيل الأمر إلى محافظ عموم القناة للتحليل للخارجية التي رأت ضرورة مخابرة قنصل عام إيطاليا في ذلك. وقد شرع الإيطالي في إجراءات نشر الجريدة. والصحافة الإيطالية في هذه الفترة لم يكتب لها الازدهار والانتشار، ولم تشهد بورسعيد سوى ظهور صحيفة إيطالية واحدة (٩٩).

الصحافة الوطنية في بورسعيد :

صدرت أول جريدة مصرية في بورسعيد عام ١٩١٠ وهي جريدة المؤيد كانت تتابع الأخبار والقضايا المحلية، وأفردت صفحات للثقافة والأدب، وتم إنشاء ثلاث مكاتب عامة بالإضافة إلى مكاتب خاصة كان صاحبها ينظم الاستعارة فيها مقابل اشتراكات زهيدة وهو محمد أبو النور الذي أنشأ في الثلاثينات جريدة «المستقبل» ودار نشر تحمل نفس الاسم (١٠٠).

كذلك قامت مجموعة من المثقفين بإصدار نشرة دورية هي «الانتصار» إبان العدوان الثلاثي عام ١٩٥٦ على بورسعيد ، فكانت هذه النشرة الدورية عاملاً هاماً في كسر العزلة الإعلامية، وتضمنت مقالاتها تحليلاً لأبعاد المعركة ومتابعة الأخبار، كما تضمنت إرشادات للتوعية وكشف حيل وأساليب العدو، وتوجيهات إلى أبناء المدينة بالإضافة إلى أشعار تحريضية مباشرة وبسيطة ، وظهرت أغاني السمسرية التي لعبت دوراً هاماً في تلك الفترة في تعبئة الناس بتعبيرها التلقائي ضد الاحتلال (١٠١).

مراكز أخرى للأنشطة الثقافية في بورسعيد:

تواجدت مراكز متعددة للأنشطة الثقافية في بورسعيد تمثلت في المسرح والسينما والموسيقى والغناء والإذاعة والمتاحف والصالونات الثقافية:

المسرح الأجنبي :

وجد ببورسعيد مسرح بحري متنقل على صندل (Chaland) قبل افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية، وكان يسير في القناة البحرية الصغيرة وعليه فرقة من الممثلين الأجانب ، يبدأون التمثيل بدق الطبول واستعمال الناي والصفارات ثم يقومون بتمثيل بعض الروايات الصغيرة^(١٠٢).

كما وجد بمدينة بورسعيد سنة ١٨٧٨ م محلات للعرزف والتمثيل الهزلي والغناء والبغاء^(١٠٣). وقد ذكر بعض الأجانب الذين زاروا بورسعيد أو نقلوا عن زارها وجود المسرح في المدينة^(١٠٤). وأشار بعضهم إلى أن شركة قناة السويس هي التي قامت بإنشاء المسرح وتحملت نفقات إعداده^(١٠٥).

المسرح الوطني البورسعيدى :

أنشئ في المنزل الكائن بشارع المقدس أول مسرح في بورسعيد ، ويذكر الحبيب الكيال الذى يؤرخ للمسرح في بورسعيد : «ترجع صلتى بفن التمثيل إلى العهد الذى كان فيه نخبة الهواة أمثال توفيق الطيب وحامد الصطفى وطلبة رضوان قد أسسوا سنة ١٩٢٧ فرقة رمسيس تيمنا بفرقة رمسيس للفنان يوسف وهبى» وكان الفن يومئذ مدرسة للتثقيف والترفيه على السواء. وقد أنشئ نادى رمسيس سنة ١٩٢٢ وكان يسمى بالنادى الأهلى، وهو نادى اجتماعى ثقافى خيرى غالبية أعضائه من الموظفين ، وكان مقره بالنور الأول بالمنزل الكائن بشارع الثلاثينى والمقدس^(١٠٦).

ويرجع الفضل فى إنشائه للسيد محمد مصطفى علام^(١٠٧) رئيس المستخدمين بمحافظة القناة. وبدأ نشاطه التمثيلى عام ١٩٢٧ بمنزل غندر بشارع أوجينى وفى سنة ١٩٤٠ قلم بعض أعضاء نادى رمسيس استقالاتهم وكونوا ما يعرف بنادى المسرح الذى بدأ نشاطه فى مكان نادى الليرا والذى تم تصفيته أثناء الحرب العالمية الثانية ضمن أملاك الإيطاليين فى بورسعيد واشتهر باسم نادى الجمارك لأن غالبية أعضائه من موظفى الجمارك^(١٠٨).

وقدمت جماعة التمثيل بنادى رمسيس أهم روائع أمير الشعراء أحمد شوقي (مجنون ليلى) وقد حضرها فؤاد سراج الدين (١٠٩)، وكذلك مسرحية «رصاصة فى القلب» لتوفيق الحكيم. وهكذا نشأت حركة مسرحية فى بورسعيد مواكبة للحركة المسرحية فى القاهرة وسارت فى نفس الطريق حيث قدمت مسرحيات: سلامة حجازى ويوسف وهبى ونجيب الريحانى وعلى الكسار، حتى أن هناك ممثلين من بورسعيد تخصصوا فى أداء دور هؤلاء النجوم وأصبح ذلك جزءا من التراث المسرحى البورسعيدى. كما قدمت مسرحيات عالمية وظهر فى فترة متأخرة قبل الثورة مسرحيات محلية تناقش عموم وقضايا محلية، وشهدت المدينة نشاطا ثقافيا من خلال هذه المؤسسات كان يدعى إليها أبناء القاهرة البارزين، واحتلت قضايا التراث مساحات كبيرة من المناقشات (١١٠).

الموسيقى والغناء الأجنبى:

فى أيام الأحادى كان يجتمع نخبة من سكان المدينة فى ميدان دى لسبس (١١١) حيث يستمعون إلى الجوقات الموسيقية التى تعزف أنغامها المختلفة، ويظلون فى ذهاب وإياب حول الميدان يحيون بعضهم بعضا برفع قبعاتهم على الطريقة الأوروبية (١١٢).

كذلك أقيمت حفلات موسيقية فى نفس الميدان (دى لسبس) بواسطة الفرقة الموسيقية الخاصة بالسفينة الحربية المصرية السقا Sakka والتى كانت قد ألفت مرساها فى ميناء بورسعيد، وكان هدفها الوحيد هى تحية تطلقها مدافعها احتفالا وترحيبا بالسفن الحربية المملوكة للدول الأجنبية عند وصولها لميناء بورسعيد، والرد عند رحيلهم بإطلاق مدافع للتحية اللائقة. وكانت هذه الفرقة مكونة من ٤٠ عازفا موسيقيا يقودهم بعصاه مايسترو مصرى، وعلى الرغم من سفر السفينة المصرية السقا من بورسعيد ومغادرتها الميناء، فإن هذا لم يحرم المجتمع البورسعيدى من سماع المعزوقات الموسيقية حيث أنشئت التيرا سانتا Terra Santa بواسطة الأب كابوسان كليمنت Capusan Clement وبعد ذلك بفترة نظمت هذه الفرقة تحت اسم جديد هو «الليرا» Lyra بعد إنذارها لأنها ساهمت بالعزف فى جنازة أحد الماسونيين (١١٣).

وفى حديقة واصف (١١٤) كان يتوسطها كشك موسيقى مخصص للسيدات والأطفال (١١٥) ويبدو أنه كان هناك أكثر من مكان أو محل لسماع الموسيقى، فبالى جانب كشك الموسيقى كان هناك نادى تقام فيه الاحتفالات، وكان به بيانو فى مكان آخر كانت الموسيقى العسكرية تعزف فيه وكان يحضر لسماعها الأجانب والوطنيون.

الموسيقى والغناء الوطنى:

إن دراسة الفن الشعبى فى بورسعيد والذى يتمثل فى الغناء يعد مدخلا هاما لدراسة عناصر المقاومة لدى الشخصية البورسعيدية ، وهى تبدأ بأغاني «الضمة البورسعيدية» والتي يؤكد شيوخ الغناء فى المدينة أنها بدأت مع حفر قناة السويس ، فبعد يوم من العمل الشاق تحت سياط السخرة والعشرات يتساقطون يوميا أثناء الحفر، وخليط من البشر جاوا من محافظات مختلفة من مصر لا يكاد أحدهم يعرف الآخر، يواجهون مصيرا مجهولا كانت الذاكرة تأبى أن تستجيب لنداء الأجسام المنهكة لتخلد إلى الراحة ساعتها فقط يتذكرون أنهم بشر وأن لهم ماضى وحياة كانوا يحنون إليها ، يجلسون على أبواب الخيام يقول أحدهم للآخر: «ضم علينا» أى انضم لنا ويبدأون بسرد ذكرياتهم ... الأماكن التى جاوا منها ثم يغنى كل منهم أغنية من قريته، ويدور الغناء فى الحلقة حسب ترتيب الجالسين . ومع الوقت أخذت أغاني الضمة تكتسب تقاليد الأداء بحيث أصبحت فى النهاية تؤدي كطقس غنائى ، يبدأ أحد الجالسين بافتتاح الغناء الذى يكون عادة إما بموال أو أبيات غزل أشبه بالنسيب ، ثم يأتى الدور على الذى يليه فيغنى مقطع بلحن معين ، ثم يغنى الذى يليه مقطعا آخر على نفس اللحن، وهكذا حتى يصبح نور غناء شارك فيه جميع الجالسين (١١٦).

وبعد ذلك تطور الأمر وكان الجالسون يتبارون فى ارتجال الكلمات وينظمونها فى أبيات مع إيقاع اللحن ويسمى ذلك تطور الأمر وكان الجالسون يتبارون فى إرتجال الكلمات ، وينظمونها فى أبيات، مع إيقاع اللحن ويسمى ذلك : «الدور المقسم».

وقد ورثت الأجيال التالية «الدور المقسم» ليس كمجموعة أغاني وإنما كأغنية واحدة، ولكنها تضم ملامح شتى من مختلف أنحاء مصر.

وشهدت حلقات الضمة فيما بعد غناء التراث الغنائى المصرى والعربى من الموشحات القديمة وشعر التصوف الإسلامى. وكان يستعان بوسائل بدائية قديمة وبسيطة لضبط الإيقاع. وأغاني الضمة تسجل لنا بداية التفاعل بين السكان الجدد الذين وفدوا على بورسعيد من أماكن شتى فانتج مجموع الأصوات صوتا واحدا، خرج به أولئك الناس من الحدود الفردية الضيقة إلى نطاق الجماعة، حيث ظهر الغناء كاستجابة لتفاعل الأفراد فيما بينهم وتفاعلهم مع الواقع المحيط به من ناحية أخرى .

السَّمْسِيَّة :

ظهرت آلة السَّمْسِيَّة لأول مرة في بورسعيد حوالى الثلاثينات من القرن العشرين واستطاعت هذه الآلة الموسيقية الشعبية البسيطة، أن تطلق فنون الإبداع الشعبى تبلور الوجدان الجماعى لسكان المدينة، وهى تشبه إلى حد كبير آلة الطنبور المنتشرة فى النوبة والصعيد، والتي تطورت بدورها عن آلة الهارب الفرعونية ، ولكنها أصغر حجما من الطنبور وهى تنتسب إلى أبناء النوبة من الوافدين إلى المدينة. لكن مما ساعد على إنتشارها هو بساطتها فى العزف ولها سلم موسيقى غير مدون ، كذلك بساطة الخامات المستخدمة فيها، بحيث يتاح لآى فرد أن يقوم بصنعها باستخدام بعض العصى والأسلاك وطبق معدنى من أطباق الطعام^(١١٨).

وأغاني السَّمْسِيَّة تفيض بوصف الحياة اليومية التى تمثل أغاني العمل مساحة كبيرة منها، وهى تعطى المهاجر البورسعيدى من قرى مصر الجسارة فى مواجهة البحر، فهى أحيانا أشبه بترانيم للقناة مصدر عيشه ، وهو يروض بها البحر، كما يثأر لنفسه من خلالها ممن يضعون العقبات أمامه ، فهى أشبه بالنميمة التى كان يحملها الإنسان الأول أو التعويذة التى يتلوها للتغلب على قوى الطبيعة . وتبرز من خلال أغاني السَّمْسِيَّة ملامح الشخصية البورسعيدية التى يعتبر البمبوطى والصيد محورين أساسيين فيها .

ويتم غناء السَّمْسِيَّة فى جماعات تسمى الصُحبة «الصحبجية» ويصاحبها الرقص الذى يتميز باللياقة والرشاقة ويمثل شريحة يوم كامل فى حياة البمبوطى أو الصيد^(١١٩).

كما ظهرت خلال فترة الاحتلال الإنجليزي الأغاني الوطنية التى عبثت الناس ضد الاحتلال والوجود الأجنبى، وربطت ذلك بالملاحقة اليومية له وقطع سبل عيشه .

وتحولت مشاعر الغربة (التي عانى منها جيل الآباء فى أغاني الضمة أحيانا) إلى مشاعر اغتراب لدى جيل الأبناء من فناني السَّمْسِيَّة نتيجة لهذا الاحتلال^(١٢٠).

وليس أبلغ هنا من صوت ابن البلد البورسعيدى وهو يشدو تحت وابل القنابل ليسمعه العالم كله بهذه الأغنية :

«إيدن و بن جوريون وجومولييه

جسايين يحاربونا على إيه

هو القنال ده فى أراضيهـم

ولا إحنا خدناهم منيهم»^(١٢١)

السينما :

وجدت بيورسعيد العديد من دور العرض السينمائي الأجنبي والعربي، فعلى سبيل المثال نجد سينما باتيه Pathe والتي أنشأها الأخوان مانولى وبنى تروفيلدس وبعد ذلك أطلق عليها اسم «سينما ماجيستك».

وتوضح محاضر مجلس بلدى بورسعيد^(١٢٢) أن محمد أفندى عثمان صاحب «سينما عثمان» تقدم للمجلس بتصريح له ببناء غرفة تحت البواكى لوضع ماكينة السينما توغراف، وعرفت بعد ذلك بـ سينما، ومسرح الكزموغراف المصرى، والتي ظلت تذكرة الدخول لها إلى ما قبل هدمها نقل عن القرش صاغ بمليم واحد، حتى لاتخضع للضرائب.

وكان الكثير يدخلونها مجانا. وفى أول عهدها كانت تستضيف فرق القاهرة أمثال سلامة حجازى وجورج أبيض ونجيب الريحانى وعلى الكسار وأمين صدقى^(١٢٣).

كذلك نجد أن صالة الفرقة الموسيقية «مارجيتا» تحولت إلى سينما ريو^(١٢٤) وقد تم إنشاء عدد من دور السينما فضلا عن التي أنشأها الأجانب ووصل عدد دور العرض السينمائي ١٥ دارا للعرض^(١٢٥).

الإذاعة :

أنشاء كامل محمود فى فبراير ١٩٢٠ استوديو لأول إذاعة أهلية فى بورسعيد تحت اسم «محطة أمير الصعيد» بلغ تكاليف إنشائها ٢٠٠ جنيه، وهى محطة لها موجة ترددية على الهواء مباشرة وعلى موجة متوسطة طولها ٩٠ كيلو سيكل، وكان يعتمد فى تمويلها على الإعلانات التجارية لمختلف الأنشطة للأفراد والشركات وأيضا للمناسبات والحفلات للمصريين. وكان سعر إذاعة الإعلان قرشين لمرة واحدة، ولمدة دقيقة، وخمسة قروش للإعلان ثلاث مرات منها مرتان خلال فترة المساء والسهرة، وكان الاشتراك فى تلك الإذاعة بمبلغ عشرة قروش شهريا، ويمكن للمشارك الاستماع لاسطوانة واحدة يوميا لأحد مشاهير الطرب والغناء فى ذلك العصر مثل محمد عبد الوهاب وصالح عبد الحى ومنيرة المهدية والأنسة أم كلثوم.

وكانت البرامج اليومية دينية وثقافية وأدبية ورياضية، ويبدأ إرسال الفترة الصباحية فى السادسة صباحا بتلاوة آيات الذكر الحكيم يليه رأى الدين لأحد العلماء، وتستمر الفترة الصباحية حتى الثانية بعد الظهر. أما الفترة المسائية وتبدأ فى الخامسة وتنتهى عند منتصف

الليل وتختتم بالسلام الملكي. وكانت هذه الإذاعة تبث إرسالها لمدن القناة الثلاث بالإضافة إلى
سمياط . وكانت المذيعات حياة عارف تتولى إذاعة الفترة الصباحية، أما المذيع خليل جويد
فيتولى الفترة المسائية.

وفوجئت جميع محطات الإذاعة الأهلية بالقطر المصري بإصدار من وزارة المواصلات بأن
توقف هذه الإذاعات إرسالها في يوم ٢٩ مايو ١٩٣٤ لتبدأ الإذاعة الحكومية المصرية أول
إرسال لها يوم الخميس ٣١ مايو عام ١٩٣٤ بصوت المذيع يقول «هنا القاهرة» (١٣٦).

المتاحف :

رأت البلدية ببورسعيد أن تعمل على إنشاء متحف ببورسعيد تمده مصلحة الآثار بمختلف
الآثار المصرية لتكون منه نموذجا مصغرا لآثار مصر عبر العصور الفرعونية والإسلامية
والقبطية كما يشمل معرضا للوحات الزيتية من صنع فنانى مصر وآخر زراعيًا لمختلف
منتجاتها الزراعية (١٣٧).

وعلى ناصية شارع النصر نجد منزل رزق الله وهذا المنزل ارتبط بإنشاء أول متحف في
تاريخ بورسعيد ففي جلسة ٢٠ مايو سنة ١٩٢٢ عرض رئيس المجلس البلدى (المحافظ محمود
صدقى بك) رغبة مصلحة الآثار المصرية في مد المجلس البلدى (بالأنتيكات) اللازمة للمتحف
المزمع إنشاؤه بالدور الأرضى فى منزل (الخواجه) رزق الله ويجلسه ٨ يوليو ١٩٢٢ وافق
أعضاء المجلس البلدى على طبع دليل باللغات : العربية والإنجليزية والفرنسية وبجلسة ٥ مايو
سنة ١٩٢٣ المنعقدة برئاسة المحافظ (حسن مظلوم بك) وعلى أثر افتتاح المتحف ثم تعيين لجنة
إدارية برئاسة رئيس المجلس سعادة حسن مظلوم بك وعضوية مهندس مصلحة الآثار وأعضاء
المجلس البلدى والمسيو سيمونينى والدكتور سكوفيلو وإبراهيم أفندى لهيطة والدكتور على
أفندى البحراوى.

وبجلسة ٨ سبتمبر ١٩٢٣ تليت المذكرة التالية (أن كثيرا من السياح يجدون أن أجرة
المتحف هي خمسة قروش كثيرة جدا فلا يدخلونه ومن جهة أخرى فإن التراجمة يهملون عمدا
إرشاد السياح إلى المتحف لأنهم يفضلون الذهاب بهم إلى المحلات التى تعطى للتراجمة
عمولة، فقرر القومسيون أن تخفض أجرة النحول إلى قرشين ونصف أو ستة بنسات ، وأن
تعط للتراجمة مكافأة) (١٣٨).

ولم يستمر المتحف طويلا فى منزل رزق الله، إذ نقل إلى أول شارع النهضة بمبنى الغرفة التجارية^(١٢٩).

الصالونات الثقافية والفنية:

أولا - الأجنبية :

عند تقاطع شارع دى لسبس بشارع فرعون (١٣٠) يقابلنا «مقهى اللوفر» وأعله نادى الجالية الفرنسية، التى كان لها نشاط فى الاحتفالات والندوات والمحاضرات، فنظمت محاضرة لأمين متحف اللوفر بباريس (الأب دو بورجيه) Pere du Bourget عن التاريخ المصرى القديم بصفة عامة والفن المصرى القديم بصفة خاصة ، وكذلك النسيج فى العصر القبطى، وتخلله عرض بالشرائح الزجاجية الملونة عن روائع الفن المصرى القديم ، الموجود بمتحف اللوفر بباريس^(١٣١). كذلك نجد نادى الرابطة الفرنسية Alliance L' Francaise ، وكان عميد الجالية الفرنسية طبيب الأسنان د. جوتير (Dr. Gautier) وكان لهذه الرابطة نشاط ثقافى راقى، فكانت تنظم المحاضرات وتقيم المعارض فمثلا فى ٢٠ مارس ١٩٥١ افتتح عبد الهادى غزالى بك^(١٣٢) المعرض الخاص بالرسامين الفرنسيين العالميين خلال القرن التاسع عشر . وفى ١٨ ديسمبر ١٩٥٢ ألقى البروفيسور زيوجين (Ziogien) وهو أستاذ محاضر بجامعة الإسكندرية ، محاضرة عن فلسفة الكاتب الفرنسى جان بول سارتر^(١٣٣). أما بالنسبة للنشاط الثقافى للجالية الإيطالية ، فنجد أن جمعية «دانتى اليجيرى» ببورسعيد وهى إيطالية قد نظمت محاضرات كان يقوم بإلقائها الدكتور Luigi Duri وهى محاضرات فى ٩ فبراير ١٩٥٢ و ١٢ مايو ١٩٥٢ عن تاريخ بورسعيد^(١٣٥).

وبالنسبة للجالية المالطية نجد أن ناديها الثقافى وكان يسمى «بالنادى المالطى» : (Mul-tese Club) وكان يقع بجوار سينما ماجستيك وكان من أشهر نوادى الجاليات الأجنبية فى بورسعيد . وعقدت فيه الندوات الثقافية وهى ٥ أغسطس من كل عام كانت هذه المنطقة تعج بجمع غفير من أبناء الجالية المالطية بالإضافة إلى لقيف من أبناء الجاليات الأخرى الذين يحضرون الاحتفال بالعيد الوطنى المالطى^(١٣٦).

ثانياً - الوطنية :

وبالنسبة للنشاط الثقافى الوطنى نجد أن محل الحاج سليمان كان منتدى لأهل الفكر والدين ويضم كوكبة من العلماء والشعراء مثل : الشيخ محمود حلبة وهو الرجل الموسوعى

وعميد الصحافة البورسعيدية والشيخ معوض إبراهيم (كبير مفتشى الوعظ والإرشاد بمنطقة القناة) والأستاذ على الألفى (شاعر القناة) والحاج عبده أبو الخير (من كبار تجار الخضر والفاكهة ببورسعيد) كانوا يلتقون كل يوم لقراءة ومناقشة كتاب من كتب الدين والآداب (١٣٧).

كذلك كانت المقاهى الوطنية أشبه بصالونات ثقافية، فنجد «مقهى الاتحاد» (١٣٨)، قد افتتحه «محمد أفندى» سمي بمقهى الاتحاد نسبة إلى شعار حزب الوفد الذى كان ينادى بوحدة عنصرى الأمة، من مسلمين وأقباط. وثبت صاحب المقهى صورة كبيرة للزعيم سعد زغلول نظرا لأن أغلب روادها من مؤسسى حزب الوفد. وكان رواد هذا المقهى من رجال الأعمال بالإضافة إلى رجال الفكر والأدب البورسعيدى كشاعر القناة على الألفى ومحمد شردى (مراسل صحيفة المصرى) والأبيب عبد الهادى الحديدى. كما كانت مقرا لرؤساء النادي المصرى وعلى رأسهم الحاج عوض فقوسة (١٣٩).

وعلى أية حال يمكن لنا إيجاز الحركة الثقافية الوطنية فى بورسعيد فى الآتى:

أولاً : هذه الحركة الثقافية التى تطورت ونمت داخل المدينة كانت تسير فى راغدين: حركة المثقفين والثقافة الشعبية المحلية، كاتفا تهدفان إلى تجسيد أبعاد الشخصية المحلية والقومية فى مواجهة الوجود الأجنبى وتأكيد هويتها.

ثانياً : بروز وتطور شعور المقاومة- نتيجة الوجود الأجنبى- فقد عبر عن نفسه من خلال الفنون الجماعية ذات الاتصال المباشر بالجمهور، أكثر من الفنون الفردية، إذ ظهر المسرح والأغنية الشعبية الجماعية عن باقى الأشكال الثقافية الأخرى.

ثالثاً : ارتبطت حركة المثقفين بإنشاء المؤسسات الثقافية وقد اقتبست أشكال تلك المؤسسات من الجاليات الأوروبية، وإن كانت ذات مضامين وتوجيهات وطنية فى حين أن الثقافة الشعبية قد خلقت أشكالها الخاصة، فقد لاقت أغانى «الضمة القديمة والسلمسية» إقبالا واسعا، فى حين أن أغانى «البيانولا» التى كانت منتشرة بالمدينة أثناء وجود الجاليات الأجنبية حتى فى المناطق الشعبية قد انتشرت برحيل الأجانب.

رابعاً: ارتبطت حركة المثقفين بالأبعاد القومية من خلال ارتباطها بالحركة الثقافية فى مصر بشكل عام وبرزت فيها الأبعاد المحلية خلال فترات الحروب وتصاعد المقاومة، فى حين أن الثقافة الشعبية التى جسدت الأبعاد المحلية كانت تبرز فيها الأبعاد القومية خلال تلك الفترات.

خامسا : لم يكن هناك انفصال بين حركة المثقفين وبين الثقافة الشعبية المحلية ومبدعيها ، حيث يوجد مبدعين يمثلون حلقة اتصال بين الجانبين، وتندرج إبداعاتهم بين استيعاب الحركة الثقافية للمثقفين والتعبير التلقائي الشعبي، وهم مؤثرون بدرجة كبيرة داخل المدينة ومنهم عدد من شعراء السمسعية وفنانيتها.

العلاقة بين الأجانب والمصريين ببورسعيد:

يتحدث البعض عن صدام- الحضارات - ولكننا نجد في هذه المدينة تعايشا للحضارتين والثقافتين الأوربية والمصرية ، جنبا إلى جنب على مدى قرن من الزمان- هي فترة الدراسة- فقد أخذت كل واحدة من الأخرى بقدر ما تسمح به العادات والتقاليد.

فقد أقام الأجانب في الحى الإفرنجى ببورسعيد ، وأقام المصريون بقرية العرب ببورسعيد. كما نكرنا من قبل . وإذا عقدنا مقارنة بين كل من مركز الأجانب والمصريين ببورسعيد ، لوجدنا أن الأجانب قد تمتعوا بكافة الامتيازات وبحماية قناصلهم وتأييدهم. أما المصريون فكانوا في مركز يلى الأجانب الذين توفرت لهم أيضا كافة أسباب الحياة الكريمة والرفاهية بدرجة أكبر من المصريين.

ولم يكن الأجانب يلتزمون بالقوانين والأوامر والتعليمات ، بينما نجد أن المصريين كانوا أكثر التزاما. لذلك كان إحساس المصريين في بورسعيد أنهم مواطنون من الدرجة الثانية في الوقت الذى اعتبر الأجانب أن بورسعيد هي بلدهم لما يتمتعون به من مميزات ومكانة اجتماعية وخدمات تفوق ما يتمتع به الوطنيون^(١٤٠).

وكان الوطنى إذا أراد الذهاب لحى الأفرنج يقول لزميله : «أنا طالع حى الأفرنج»، وإذا اتجه لحى العرب يقول: «أنا نازل حى العرب».

ورغم انفصال المدينة إلى حيين متميزين- كما سبق وأوضحنا- إلا أنه كانت هناك اتصالات واحتكاكات بين الأجانب والمصريين . فهناك ظاهرة زواج طبيب مستشفى بورسعيد وهو مصرى من فتاة نمساوية طبقا للشريعة الإسلامية. وقد أثبت الطبيب فى طلب الزواج موافقة الزوجة وموافقة أسرتها أيضا.

كذلك أعلنت إحدى السيدات المسيحيات إسلامها برضاها ورغبتها. ومع ذلك لا يمكن القول أن امتزاج الأجانب والمصريين كان بصورة كبيرة ، فقد ظل المصريون وأبناء العرب يقيمون

فى قرية العرب يمارسون فيها حياتهم وعاداتهم ومعيشتهم كما كانت من قبل فى موطنهم الأصى، بينما أقام الأجانب فى الحى الأفرنجى وعاشوا حياة شبيهة بحياتهم فى بلادهم الأصلية . وقد ظلت قرية العرب بعاداتها وتقاليدها مثاراً لإعجاب الكثير من الأجانب وخاصة السياح (١٤١).

من جانب آخر نلاحظ كثرة حوادث اعتداء الأجانب على المصريين وأبناء العرب ببورسعيد، ومن أمثلة ذلك تعدى بعض اليونانيين على حمال مصرى وعدم تسديد أجرته وكذلك التعدى على مؤذن مسجد بورسعيد وعلى بعض صغار التجار، وتعدى إيطالى على فتاة مصرية بالسكين . ولم يكن الاتصال بوكلاء القناصل يفيد بشئ لصالح المعتدى عليهم، فضلاً عن عدم معاقبة المعتدين فى ظل نظام الامتيازات الأجنبية والتسلط القنصلى .

وامتدت هذه الاعتداءات فشملت مستخدمى الحكومة المصرية من العسكريين والمدنيين، فحدثت حوادث اعتداء كثيرة من بعض اليونانيين والفرنسيين والإيطاليين وغيرهم على قواصة بورسعيد وعلى غفر السواحل وعلى مستخدمى الجمارك (١٤٢).

كما نجد أن موظفى شركة قناة السويس من الفرنسيين- فى ظل الترف الذى نعموا به- وقد اتسمت تصرفاتهم بالعنجهية والترفع إزاء المصريين (١٤٣).

ظاهرة أخرى تمثلت فى توافد أعداد هائلة من السياح الأجانب على مدينة بورسعيد، وكان بمثابة احتكاك حضارى وثقافى بين الوافدين وأهل المدينة. وهكذا أصبح ثغر بورسعيد ملتقى الاجتاس البشرية من مشارق الأرض ومغاربها . فكان النمر الرئيسى ليس فقط لتجارة الشرق والغرب بل أيضاً لحركة الركاب بين الشرق والغرب (خلال فترة الدراسة) (١٤٤).

فالسفر بالسفن كان هو الوسيلة الوحيدة بين القارات حتى منتصف القرن العشرين إلى أن نافست الطائرة السفينة فى حركة نقل الركاب بين الشرق والغرب .

وكانت بورسعيد محطة رئيسية ينزل فيها الركاب من كل الأجناس ، يمضون فيها الليل انتظاراً لعبور سفنهم فى الصباح ، وكان الآلاف من الركاب يستمتعون بقضاء وقتهم فى هذه المدينة التى نافست ميناء نيويورك فى حركة السفن بها طوال العام (١٤٥).

وعندما تقترب السفينة من ميناء بورسعيد يقع نظر الركاب على أول مبنى على ناحية شارع السلطان حسين وشارع كتشنر، وهو مبنى كازينو بورسعيد الفخم ، حيث توفرت فيه

جميع أسباب الراحة. كذلك يطالعهم متجر «سيمون أرزت» وفندق «مارينا بالاس» ومكاتب شركة قناة السويس ذات القباب الثلاث واستراحة ضباط الأسطول البريطانى لشرق البحر المتوسط ومبنى قسم الميناء الجديد ببورسعيد (١٤٦)، وفندق «أيسترن اكتستشنج» أو البيت الجديد الواقع عند تقابل شارع فؤاد الأول بشارع أوجينى (١٤٧).

وبعد أن يخرج الركاب من أبواب الجمرک يتجهون إلى شارع الأمير فاروق الذى كان يعرف باسم «شارع التجارة» حيث يجدون أمامهم مكتب التلغراف فيتسابقون إليه لإخطار نوابهم باتجاهاتهم أو بمحمل وصولهم. وبعد ذلك يندسون فى زحام الشوارع. وهنا تجد أصحاب المتاجر وهم ينادون هؤلاء السياح بكل لغات العالم فى أبواق مضخمة للصوت، فهذا صاحب مكتبة يدعو لمكتبته باللغة الفرنسية والإنجليزية والإيطالية والألمانية واليونانية، حسب ما يتوسمه فى جنسية هؤلاء السياح.

وهذا بائع صحف يصيح بأعلى صوته مقارياً لبيع جرائده، وذاك ينادى على أنوات الكتابة وآخر على الملابس وآلات التصوير، وذلك يبيع نظارات مكبرة وهنا مصنوعات شرقية، وهناك صراف يستبدل العملة الأجنبية بعملة محلية. وبعد عبور هذا الضجيج الذى تختلط فيه جميع اللغات تصل إلى تقاطع شارع فاروق بشارع فؤاد الأول حيث توجد مشارب البيرة ومقاهى من الدرجة الأولى يستريح فيها السياح ليمض الوقت ويتناولون شيئاً من المرطبات. وتوجد فى كل هذه المقاهى فرق موسيقية تعزف أحدث الأنوار الموسيقية بأشجى الأنغام جذاباً للزبائن.

وتتعدد أخلاط السياح، فتجد الهندى السابح فى أحلامه ويجواره الصينى بعيونه الصغيرة البراقة ويجواره اليابانى ويجواره الطالب الأناى فى طريقه إلى جامعات باريس ويرفقه زميله الطالب الماليزى المبعوث إلى الجامعة الأزهرية بالقاهرة.

كما تجد أيضاً السائح الأمريكى وقد أحاط به الباعة والصيارفة والأدلاء والحمالون ويجواره الأوربى المشنود أمام مناظر الشرق الآخاذة.

هنا يبدأ تعارف الشرقى بمقدمات الحضارة الغربية، ويبدأ تعارف الغربى بمقدمات الحضارة الشرقية، فتتلاشى قوة الصدمة التى تنتج عن الانتقال الفجائى بين الشرق والغرب.

تلك هى خاصة بورسعيد التى تتميز بها عن سائر المدن بعد أن أصبحت محطة أساسية للخطوط الملاحية ولخطوط سفن الركاب على وجه الخصوص (١٤٨).

وكان ملوك مصر وأمرائها وكبار رجالاتها يفضلون السفر من ميناء بورسعيد عن السفر عن طريق ميناء الإسكندرية. فكانت أول زيارة رسمية للملك الشاب فاروق الأول ببورسعيد في ٢٧ مارس ١٩٣٧ عندما توجه لأوربا ترافقه والدة الملكة نازلي وشقيقاته الأميرات، حيث زار إيطاليا وفرنسا وسويسرا وكان في استقباله ببورسعيد محافظ القناة (محمد السيد شاهين بك) وأعيان بورسعيد^(١٤٩).

العبور الليلي للسفن في قناة السويس:

ظلت قناة السويس منذ افتتاحها للملاحة العالمية (١٨٦٩) وحتى عام ١٨٨٦ تخضع لنظام الملاحة نهاراً فقط. ولكن في عام ١٨٨٦ تم تزويد السفن بكشاف في مقدمتها Projector لينير لها الممر الملاحى ونجحت التجربة وكان ذلك بمثابة ثورة في حركة الملاحة بالقناة، وكان لذلك أثره الفعال اقتصادياً وسياسياً على مجريات الأمور، وتهدة الصراع بين الشركة وعملانها والحكومة البريطانية بسبب التأخير في عبور السفن فقد كان المعدل الزمني لعبور السفن القناة في عام ١٨٨١ هو ٤٥ ساعة و٥٣ دقيقة، وارتفع إلى ٥٣ ساعة، ٤٦ دقيقة عام ١٨٨٢ بسبب القيود الصحية التي فرضها الحجر الصحى. وكانت السفن تفقد ١٠ ساعات فترة الانتظار الليلي، وهو متوسط الليل في مصر. إلا أنه في عام ١٨٨٦ بعد تطبيق نظام العبور الليلي بلغ المتوسط الزمني لعبور القناة ٢٠ ساعة و٤٢ دقيقة وهذا يمثل نسبة خفض قدرها ٤٢٪ من زمن العبور.

إلا أن هذا العبور السريع أثر في نفس الوقت على أصحاب الحوانيت في بورسعيد، ذلك أن ركاب السفن لم يعودوا في حاجة إلى قضاة الليل في الشرب بالميناء في انتظار العبور بالقناة. كذلك أضر بتجارة البعبوطية وزاد من الحوادث الملاحية لقوارب الأهالي^(١٥٠).

الهوامش

- ١- عبد العزيز الشناوى، السخرة فى حفر قناة السويس (عصر سعيد) ، ص ٥١ .
- ٢- فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس ص ٢١٨ .
- ٣- Sabri, M.: Bey L'Empire Egyptienne sous Ismail et L'ingerence Anglo francaise. Paris 1933 , p. 207 .
- ٤- عبد العزيز الشناوى، السخرة فى حفر قناة السويس (عصر اسماعيل) ص ٤١٥ .
- ٥- فؤاد فرج، مرجع سابق ص ٢١٨ .
- ٦- قام دى لسبس بتجميع أبناء جزيرة كاسوس اليونانية فى منطقة واحدة عرفت بحارة الكاشوتية فى جزء من شارع محمد على- راجع : ضياء الدين ، بورسعيد ص ١٤٨ .
- ٧- ضياء الدين، بورسعيد ص ٧٨ .
- ٨- ضياء الدين، بورسعيد ص ١٤٧ .
- ٩- مدير جريدة Phar Port Said .
- ١٠- ضياء الدين، المرجع السابق ، ص ١٥٨ .
- ١١- ولدت سنة ١٨١٩ وجلست على العرش ١٨٣٧ وتوفيت ١٩٠١ .
- ١٢- وهى تابعه لشركة المساجيرى ماريتيم الفرنسية.
- ١٣- Charles Roux, L'Isthme et le Canal de Suez t. 2. Paris 1901 . p. 335-336 .
- ١٤- فحلت فرنسا (١٨٢٤-١٩١٠) .
- ١٥- روبرت سوليه ، مصر ولع فرنسا ص ٣٦٩ .
- ١٦- Charles Roux, t. 2 . Op. cit. pp. 338-341 .
- ١٧- أحمد شفيق باشا، مذكراتى فى نصف قرن ج ٢ سلسلة تاريخ المصريين العدد رقم ٨٤ ، ص ٣١٤-٣١٥ .
- ١٨- المرجع السابق، ص ٣١٦ .
- ١٩- فؤاد فرج، مرجع سبق ذكره ص ٢٢٦-٢٢٧ ، وانظر الرسم بملحق الدراسة .
- ٢٠- روبرت سوليه ، مصر ولع فرنسا ص ٢٧٠ .
- ٢١- السيد حسين جلال، قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوروبي ص ٢٣٩-٢٤٣ .
- ٢٢- عبد العزيز الشناوى وجمال يحيى، وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر، دار المعارف، ١٩٦٩ ، ص ٦١١ .

- ٢٣- جلسة مجلس بلدى بور سعيد فى ٢٢ / ٩ / ١٩٣٢ وكان الماجور هندسون (من الجيش الاسترالى).
- ٢٤- ضياء الدين، مرجع سبق ذكره ، ص ١٣٧ .
- ٢٥- المرجع السابق .
- ٢٦- ضياء الدين، الأطلس التاريخى. الطبعة الثالثة ، ص ١٠٥-١٠٦ .
- ٢٧- بيير سوليه . مصر ولع فرنسى ص ٣١٨ .
- ٢٨- المرجع السابق .
- ٢٩- المرجع السابق .
- ٣٠- يعرف الآن باسم : الثلاثينى أو شارع سعد زغلول .
- ٣١- فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس ص ٢٣٥ .
- ٣٢- ضياء الدين، مرجع سبق ذكره ص ٨٨ .
- ٣٣- مرجع سابق ص ١٤٨ .
- ٣٤- إن هذا النوع من التعليم قد بدأ لأغراض دينية بحتة ، حيث كانت البابوية تستهدف نشر نفوذها فى الشرق وفى مصر خاصة وإخضاع الاقلية القبطية الأرثوذكسية فى مصر لرياستها ، وكذلك بذلت الرسائل الدينية البروتستنتية مجهودات كبيرة لتحويل أقباط مصر إلى البروتستنتية (فى القرن التاسع عشر) . راجع جرجس سلامة، تاريخ التعليم الأجنبى فى مصر ص ١٥ .
- ٣٥- ضياء الدين، موسوعة تاريخ بور سعيد ص ٦٥ .
- ٣٦- راجع كل من : أحمد عزت عبد الكريم، تاريخ التعليم فى مصر، القسم الثانى، ص ٨٤٦ ، جرجس سلامة، تاريخ التعليم الأجنبى فى مصر ص ١٣٩ وزين العابدين، بورسعيد ص ٢٤٦-٢٤٧ .
- ٣٧- زين العابدين ، بورسعيد ص ٢٤٧ وأحمد عزت عبد الكريم ، مرجع سبق ذكره ص ٨٤٦ .
- ٣٨- زين العابدين ، بورسعيد ص ٢٤٧-٢٤٨ .
- ٣٩- سلامة جرجس، التعليم الأجنبى فى مصر ص ١٤٤-١٥٤ .
- ٤٠- المرجع السابق ص ١٥٤ .
- ٤١- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص ٣٤٨ .
- ٤٢- المرجع السابق.
- ٤٣- المرجع السابق ص ٢٤٨-٢٤٩ .
- ٤٤- المرجع السابق ص ٢٤٩ .

- ٤٥- المرجع السابق ص ٢٥٠ .
- ٤٦- جرجس سلامة، تاريخ التعليم الأجنبي في مصر ص ٥٢ .
- ٤٧- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص ٢٥١ .
- ٤٨- عبد الفتاح تركي وآخرون، تاريخ التعليم في مصر، ص ١٢٢-١٢٣ .
- ٤٩- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص ٢٥١ .
- ٥٠- المرجع السابق ص ٢٥٢ .
- ٥١- وهو مدير البنك العثماني في بورسعيد .
- ٥٢- وهو يعمل صراف بشركة قناة السويس .
- ٥٣- وكيل ملاحى .
- ٥٤- وكيل مؤسسة اللويدز الألمانية ببورسعيد .
- ٥٥- زوجات السادة كوفيدو وفرنشيس وهاسيه وباينيه رونز برج وراثشيوتى .
- ٥٦- I. Dorini , Eltimsah . pp. 31-32 .
- ٥٧- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص ٢٥٢-٢٥٣ .
- ٥٨- المرجع السابق ص ٢٥٤ .
- ٥٩- المرجع السابق .
- ٦٠- وهو مدير شركة لبيون الخاصة بالإتارة في بورسعيد .
- ٦١- I. Dorini , Eltimsah. Op. cit . p. 32 .
- ٦٢- أمين سامى ، التعليم في مصر ص ٦٦ ، ٧٩ .
- ٦٣- زين العابدين ، مرجع سبق ذكره ص ٢٥٦ .
- ٦٤- المرجع السابق ص ٢٥٩ .
- ٦٥- المرجع السابق ص ٢٥٩- ٢٦٠ .
- ٦٦- المرجع السابق ص ٢٦٠ .
- ٦٧- أحمد عزت عبد الكريم ، المرجع السابق ص ٢١٧-٢٥٤ .
- ٦٨- حسين واصف بشا الذى نسب إليه اسم المدرسة .
- ٦٩- ضياء الدين حسن القاضى ، بورسعيد ص ١١٩ .

- ٧٠- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص ٣٦٢ (نقلا عن وثائق القلعة) .
- ٧١- وهو إمام جامع القرية ، وهو عالم فاضل .
- ٧٢- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص ٣٦٢ .
- ٧٣- جرجس سلامة ، تاريخ التعليم الأجنبي في مصر ص ٢٨ .
- ٧٤- إحصائية وزارة التربية والتعليم عام ٥٧ / ١٩٥٨ الملحق الإضافي ١١٠١ .
- جرجس سلامة ، أثر الاحتلال البريطاني في التعليم القومي في مصر (١٨٨٢-١٩٢٢) ، ص ٢٣٤ .
- ٧٥- R . Gault , the Conflict of French Educational Philosophies in Egypt , pp. 6-8 .
- ٧٦- وهي لسان حال سلطات الاحتلال .
- ٧٧- جريدة المقطم بتاريخ ١٥ يوليو ١٨٩٠ .
- ٧٨- جريدة المقطم في ٢١ نوفمبر ١٨٩٠ .
- ٧٩- عبد الفتاح تركي وآخرون ، تاريخ التعليم في مصر ص ١٦٨ .
- ٨٠- المرجع السابق ص ١٦٨-١٦٩ .
- ٨١- المرجع السابق ص ١٦٩ .
- ٨٢- روبرت مولييه ، مصر : ولع فرنسي، ترجمة لطيف فرج . الهيئة المصرية العامة للكتاب ص ٢٩١ .
- ٨٣- المرجع السابق ص ٣١٩ .
- ٨٤- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص ٣٦٧ .
- ٨٥- I. Dorini , Eltimsah , Port- Said après. L, inauguration du canal du Suez (1869- 1900) , p. 32 .
- ٨٦- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد، ص ٢٧٠-٢٧١
- ٨٧- I . Dori . Op. cit .
- ٨٨- زين العابدين ، بورسعيد ص ٣٧٢-٣٧٣ .
- ٨٩- I. Dori , Op. cit . p. 32 .
- ٩٠- زين العابدين ، بورسعيد ص ٣٧٣ .
- ٩١- المرجع السابق جرجس ٣٧٣-٣٧٥ .

I. Dori , Op. cit. p. 32 .

-٩٢

-٩٣- زين العابدين شمس الدين، بور سعيد ص ٢٧٦-٢٧٧ .

-٩٤- المرجع السابق ص ٣٧٧ .

-٩٥- المرجع السابق .

I. Dori, Op. cit. p. 32 .

-٩٦

Ibid .

-٩٧

-٩٨- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ص ٢٧٩ .

-٩٩- المرجع السابق ص ٢٧٩-٢٨٠ .

-١٠٠- سهام بيومي ، الثقافة في بورسعيد من المقومة إلى الانفتاح . مقالة في مجلة المنتدى الفكر بيورسعيد الكتاب الثالث (مارس ١٩٩٥) إصدار كلية التربية بيورسعيد .

-١٠١- المرجع السابق ص ٥٩ .

-١٠٢- عبد العزيز الشناوي ، السخرة في عصر إسماعيل .

-١٠٣- دفتر ٢٧٨ وثائق عابدين رقم ٣٥٩ ، ٢٧٢ ، ٤٠٠ في ٢ ، ١١ ، ٥ صفر سنة ١٢٨٨ هـ - ٨ صفر سنة ١٢٩٥ هـ .

-١٠٤- زين العابدين شمس الدين، بور سعيد ص ٢٨١ .

-١٠٥- المرجع السابق ص ٢٨١ .

-١٠٦- جاليا أعلى محل أبونكري للأسماك .

-١٠٧- ضياء الدين ، بور سعيد ص ١٦٣ .

-١٠٨- المرجع السابق ص ١٢٦ .

-١٠٩- وزير الداخلية آنذاك.

-١١٠- سهام بيومي، مرجع سابق نكره ص ص ٥١-٥٢ .

-١١١- الآن يسمى ميدان المنشية.

-١١٢- فؤاد فرج ، منطقة القناة ص ص ٢٣٤-٢٣٥ .

Lugi Dori, Op. cit. pp. 34-35 .

-١١٣

-١١٤- نسبة إلى المحافظ حسين واصف .

-١١٥- ضياء الدين، بورسعيد ص ١٢٧ .

- ١١٦- سهام بيومي مرجع سبق ذكره ص ٥٢-٥٢ .
- ١١٧- المرجع السابق ص ٥٢-٥٤ .
- ١١٨- المرجع السابق .
- ١١٩- المرجع السابق ص ٥٤-٥٥ .
- ١٢٠- المرجع السابق ص ٥٥ .
- ١٢١- المرجع السابق ص ٩٥ .
- ١٢٢- محضر مجلس بلدى بيور سعيد بتاريخ ٢٥ يونيو ١٩٢٠ .
- ١٢٣- ضياء الدين ، بورسعيد ، ص ١٥٩ .
- ١٢٤- المرجع السابق ص ١٢٨ .
- ١٢٥- سهام بيومي ، مرجع سبق ذكره ص ٥١ .
- ١٢٦- ضياء الدين ص ١٦٢-١٦٣ .
- ١٢٧- فؤاد فرج ص ٢٤٢ .
- ١٢٨- ضياء الدين ص ١٣٦-١٣٧ .
- ١٢٩- المرجع السابق ص ١٣٧ .
- ١٣٠- راجع أسماء الشوارع القديمة وأسمائها الحالية من البحث.
- ١٣١- ضياء الدين ، مرجع سابق ذكره ص ١٥٩ .
- ١٣٢- محافظ القناة .
- ١٣٣- ضياء الدين ، مرجع سابق ص ١٢٦ .
- ١٣٤- كان والده يعمل مترجما لدى دى لسبس .

Lugi Dori , Op. cit . p. 28 .

- ١٣٥-
- ١٣٦- ضياء الدين، بورسعيد . مرجع سبق ذكره ص ١١١ .
- ١٣٧- المرجع السابق ص ١٥٩ .
- ١٣٨- كان يقع فى شارع الهلالية .
- ١٣٩- ضياء الدين ، بورسعيد ص ١٦٣ .
- ١٤٠- زين العابدين شمس الدين، بورسعيد ، ص ٩٥-٩٦ .
- ١٤١- المرجع السابق ، ص ٩٩ .

- ١٤٢- المرجع السابق ، ص ٧٦-٧٧ .
- ١٤٣- جاك بيرك ، مصر الإمبريالية والثورة ، ترجمة يوسف شاهين ، ص ٢٣٨ .
- ١٤٤- راجع جدول حركة عبور الركاب عبر قناة السويس في فترة الدراسة في ملحق البحث.
- ١٤٥- بلغت أعداد السفن التي كانت تعبر القناة ٢٠,٠٠٠ سفينة سنوياً .
- ١٤٦- وهو جوازات الميناء حالياً .
- ١٤٧- فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس، ص ٢٢٩-٢٣٠ .
- ١٤٨- لمزيد من التفاصيل عن الخطوط الملاحية التي تعبر قناة السويس، راجع للمؤلف كتاب: الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩-١٨٨٣) الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٥ ، ص ٨٥-١٠٥ .
- ١٤٩- ضياء الدين ، بورسميد ، ص ١٤٠ .
- ١٥٠- Bullétin Decadaire . No . 532 , 22 September, 1886 .

مراجع البحث

أولاً : المراجع العربية :

- ١- أحمد شفيق باشا، مذكراتي في نصف قرن (ج٢)، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ٨٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب.
- ٢- د. أحمد عزت عبد الكريم ، تاريخ التعليم في مصر إسماعيل ، مكتبة النصر، القاهرة، ١٩٤٥ .
- ٣- د. السيد حسن جلال ، قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوربي (١٨٨٢-١٩٠٤)، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ٨٠ : ١٩٩٥ .
- ٤- د. السيد حسن جلال ، الصراع النولي حول استغلال قناة السويس ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، ١٩٧٩ .
- ٥- جاك بيرك، مصر .. الإمبريالية والثورة ، ترجمة يونس شاهين ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ، ١٩٨٧ .
- ٦- د. جرجس سلامة ، تاريخ التعليم الأجنبي في مصر ، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية ، القاهرة، ١٩٦٣ .
- ٧- د. جرجس سلامة ، أثر الاحتلال البريطاني في التعليم القومي في مصر (١٨٨٢-١٩٢٢)، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة (ط١) ، ١٩٩٦ ..
- ٨- روبرت سوليه ، مصر : ولع فرنسي، ترجمة لطيف فرج، مكتبة الأسرة ، القاهرة ، ١٩٩٩ .
- ٩- د. زين العابدين شمس الدين نجم ، بورسعيد (تاريخها وتطورها منذ نشأتها ١٨٥٩ حتى عام ١٨٨٢)، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٨٧ .
- ١٠- سهام بيومي، الثقافة في بورسعيد ، الكتاب الثالث، كلية التربية ببورسعيد ، مارس ١٩٩٥ .
- ١١- ضياء الدين حسن القاضي، موسوعة تاريخ بورسعيد ، ط١ ، مطبعة المستقبل ببورسعيد ، ١٩٩٧ .

١٢- ضياء الدين حسن القاضي ، الأطلس التاريخى لبطولات شعب بورسعيد عام ١٩٥٦ ، ط٢ ، مطبعة المستقبل ببورسعيد .

١٣- د. عبد العزيز محمد الشناوى ، السخرة فى حفر قناة السويس (عصر سعيد) منشأة المعارف بالاسكندرية ، ط٣ ، ١٩٦٦ .

١٤- د. عبد العزيز محمد الشناوى ، السخرة فى حفر قناة السويس (عصر اسماعيل ، ١٩٥٢) .

١٥- د. عبد العزيز محمد الشناوى ، د. جلال يحيى ، وثائق ونصوص - التاريخ الحديث والمعاصر ، دار المعارف ، ١٩٦٩ .

١٦- د. عبد الفتاح إبراهيم تركى وآخرون ، تاريخ التعليم فى مصر ، مطبعة جامعة طنطا ، (بدون تاريخ) .

١٧- د. عمر عبد العزيز عمر ، تاريخ مصر الحديث والمعاصر (١٥١٧-١٩١٩) ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٧ .

١٨- فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس (المجلد الثانى) ، مطبعة المعارف ومكتبتها بمصر ، ١٩٩٤ .

ثانياً - المراجع أجنبية :

- 1- Charies Roux , L'isthme et la Canal de Suez T.2, Paris 1901 .
- 2- R. Gault . The Conflict of French Educational Philosophies in Egypt.
- 3- Sabri, M. Bey , L'Empire Egyptienne sous Ismail et Ingerence Anglo-Francaise , Paris , 1933 .

ثالثاً : نورت عربية :

- جريدة المقطم .

رابعاً - نورت أجنبية :

- 1- Eltimsah , Lugi Dorini , Port Said après L'inauguration du Canal du Sues (1869-1900) .
- 2- Le Canal De Suez, Bulletin Décadaire de la Compagnie Universlle du Canal Maritime de Suez.

ملاحق البحث

بيان بأسماء شوارع بورسعيد القديمة والأسماء الحديثة

الأسماء القديمة	دلالاتها	الأسماء الحديثة
Rue Des Dames	شارع السيدات	شارع ممفيس
بوليفار دى بورت *	شارع الميناء	شارع فؤاد الأول وحاليا شارع الجمهورية
شارع البولانجيرى	شارع المخايز	شارع القسطنطينية
شارع لاسيرى	شارع ورشة الخشب	شارع زمسيس
شارع دى سيركل	شارع الدائرة أو شارع النادى	شارع فرعون
شارع ارسينال	شارع الترسانة	شارع اسماعيل
شارع اوجينى	(امبراطورة فرنسا)	شارع صفية زغلول
دولا ديفيزيون	شارع التفتيش أو القسم	شارع سعيد
شارع بابل	لم يتغير	شارع بابل
شارع التجارة		شارع فاروق وحاليا النهضة
كيه دى نورد	الرصيف الشمالى	شارع دى لسبس وحاليا سعد زغلول
كيه دى سيد	الرصيف الجنوبى	شارع الإسكندر الأكبر
ميدان دى لسبس		ميدان سعد زغلول

* هذا الشارع هو الشارع الرئيسى بالمدينة وأسماء الفرنسيون هكذا لينكرهم بمدينة مرسيليا .

(حركة الركاب في قناة السويس)

(١٨٧٠-١٩٥٤)

السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب
١٨٧٠	٢٦,٧٥٨	١٨٩٨	٢١٩,٥٥٤	١٩٢٦	٢٨٦,٤٣٢
١٨٧١	٤٨,٤٢٢	١٨٩٩	٢٢١,٣٣٢	١٩٢٧	٢٤٠,٣١٨
١٨٧٢	٦٧,٦٤٠	١٩٠٠	٢٨٢,٥١١	١٩٢٨	٢١٧,٧١٨
١٨٧٣	١٨,٠٣٠	١٩٠١	٢٧٠,٢٣١	١٩٢٩	٢٢٥,٨٥٥
١٨٧٤	٧٣,٥٩٧	١٩٠٢	٢٢٣,٥١٣	١٩٣٠	٢٠٥,٢٠٢
١٨٧٥	٨٤,٤٤٦	١٩٠٣	١٩٦,٠٢٤	١٩٣١	٢٧٠,٦٥٧
١٨٧٦	٧١,٨٤٣	١٩٠٤	٢١٠,٩٨٠	١٩٣٢	٢٦١,٧٧٤
١٨٧٧	٧٢,٨٢٢	١٩٠٥	٢٥٢,٦٩١	١٩٣٣	٢٥٣,٩٤٠
١٨٧٨	٩٩,٢٠٩	١٩٠٦	٢٥٣,٨٨١	١٩٣٤	٢٦٢,١٢٢
١٨٧٩	٨٤,٥١٢	١٩٠٧	٢٤٣,٨٢٦	١٩٣٥	٦٢٥,٤٦٥
١٨٨٠	١٠١,٥٥١	١٩٠٨	٢١٨,٩٦٧	١٩٣٦	٧٨١,٩٢٩
١٨٨١	٩٠,٥٢٤	١٩٠٩	٢١٣,١٢٢	١٩٣٧	٦٩٧,٨٠٠
١٨٨٢	١٢١,٠٦٨	١٩١٠	٢٢٤,٣٣٠	١٩٣٨	٤٧٩,٨٠٢
١٨٨٣	١١٩,١٧٧	١٩١١	٢٧٥,٢٥٩	١٩٣٩	٤١٠,٥٢٣
١٨٨٤	١٥١,٩١٦	١٩١٢	٢٦٦,٤٠٣	١٩٤٠	١٦٧,٨٠٥
١٨٨٥	٢٠٥,٩٥١	١٩١٣	٢٨٢,٢٣٥	١٩٤١	١٤,١٢٤
١٨٨٦	١٧١,٤١١	١٩١٤	٢٩١,٧٧٢	١٩٤٢	٥٩٠
١٨٨٧	١٨٢,٩٩٧	١٩١٥	٢١٠,٥٣٠	١٩٤٣	١٧٣,٢٦٩
١٨٨٨	١٨٣,٨٩٥	١٩١٦	٢٨٣,٠٣٠	١٩٤٤	٤١٨,٨٣٢
١٨٨٩	١٨٠,٥٩٤	١٩١٧	١٤٢,٣١٣	١٩٤٥	٩٨٣,٩٣٧
١٨٩٠	١٦١,٢٥٣	١٩١٨	١٠٥,٩١٤	١٩٤٦	٩٣٢,٠٠٧
١٨٩١	١٩٤,٤٦٧	١٩١٩	٥٢٧,٥٠٢	١٩٤٧	٥٨٧,١٣٥
١٨٩٢	١٨٩,٨٠٩	١٩٢٠	٥٠٠,١٤٧	١٩٤٨	٤٥٤,٨٦٤
١٨٩٣	١٨٦,٤٩٥	١٩٢١	٢٩٥,١٩٩	١٩٤٩	٦١٠,٩٥١
١٨٩٤	١٦٥,٩٨٠	١٩٢٢	٢٧٥,٠٣١	١٩٥٠	٦٦٤,٢٨٤
١٨٩٥	٢١٦,٩٣٨	١٩٢٣	٢٤٦,٣٣١	١٩٥١	٥٨٨,٩٤٧
١٨٩٦	٣٠٨,٢٤٣	١٩٢٤	٢٦٣,٨٦٩	١٩٥٢	٥٧١,٤١٦
١٨٩٧	١٩١,٢١٥	١٩٢٥	٢٦٩,٥٢٢	١٩٥٣	٥٥٤,٠٩٣
				١٩٥٤	٥٢٧,٩٧٦

المصدر كل من :

Paul Raymond , Histoire De la navigation dans le canal de suez . le Caire. 1956, p. 247 .

Hallberg , W. charles ., The Suez Canal . its history and diplomatic importance .

London. 1931 , p. 351 .

الدراسة السابعة

التعليم والتدريب البحري في مصر
وانعكاساته على التنمية البشرية في
إفريقيا *

* ندوة معهد الدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة (٢٩-٣٠ مارس ٢٠٠٣) عن التنمية البشرية في إفريقيا. جرى طبعه بالمعهد .

نقاط البحث

- ١ - دور التعليم والتدريب فى تنمية رأس المال البشرى .
 - ٢ - التعليم والتدريب البحرى فى مصر .
 - ٣ - الاموال والأساطيل البحرية والسفاح الخارجية للدول الافريقية.
 - ٤ - دور الاكاديمية العربية للنقل البحرى فى خدمة الدول الافريقية.
 - ٥ - التعليم والتدريب البحرى فى افريقيا .
 - ٦ - اتحاد معاهد التدريب البحرى الافريقية .
 - ٧ - الاكاديميات الاقليمية للتدريب البحرى فى افريقيا .
-

١- دور التعليم والتدريب في تنمية رأس المال البشرى :

تعتبر الموارد البشرية هي العامل الفعال في إحداث التنمية واستغلال الموارد البشرية، إذ لا تقل هذه الموارد أهمية عن توافر رؤوس الأموال . وتشمل الموارد البشرية المهارات والمعرفة والقدرات التي يمتلكها البشر والطاقات الكامنة المتاحة للتنمية .

لقد بدأ الاقتصاديون يربطون بين الاتفاق على التعليم وبين معدلات النمو الاقتصادي في المجتمع ، وأخذت النظرة نحو الاستثمار في التعليم تتغير وتعتبر الاتفاق على التعليم نوع من الاتفاق الاستثماري ، حيث يترتب على هذا الاتفاق زيادة في مهارات وقدرات الأفراد وبالتالي لارتفاع مستوى الانتاج القومي .

ويذكر الاقتصادي الشهير " فريدريك هاريسون " أن هذه الموارد تمثل الأساس لثروة الأمم ، وأن رأس المال والموارد الطبيعية هي عناصر انتاج سلبية ، وأن العنصر البشري هو عامل الانتاج النشط للفعال ، إذ أنه هو الذي يقوم بتكوين رأس المال المادي واستغلال الموارد الطبيعية وبناء المؤسسات والتنظيمات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية ، ودفع عجلة التنمية الاقتصادية الى الامام .

كما يؤكد هاريسون " أن الدولة التي لا تستطيع أن تنمي القدرات والمعارف لدى شعبها، وأن تستخدم هذه القدرات والمعارف بشكل فعال لخدمة الاقتصاد القومي ، إن مثل هذه الدولة لن تستطيع أن تطور أي شكل آخر " (١)

كذلك أكد كل من هوبسون وسي .م. ميرز بقولهما : " أن اكتشاف الموارد الطبيعية واستثمارها وتحريك رأس المال وتطور التكنولوجيا ونتاج السلع والقيام بالأعمال التجارية يحتاج إلى موارد بشرية ماهرة " (٢)

وفي بداية الستينيات من القرن العشرين قام الاقتصاديان : شولز ودينسون كل بمفرده بإثبات أن التعليم يساهم بشكل مباشر في زيادة الدخل القومي وذلك عن طريق رفع كفاءة ونتاجية اليد العاملة . وقد أبدى البنك الدولي مؤخراً اهتماماً كبيراً بقضية التعليم وأثر ذلك في رفع مستوى العنصر البشري في البلدان النامية وما ينتج عن ذلك من ارتفاع النمو الاقتصادي (٣) .

وقد استخدم دينسون Denson وآخرون (١٩٦٢) فكرة دالة الانتاج لقياس مصادر النمو المختلفة في اقتصاد الولايات المتحدة خلال الفترة (١٩١٠ - ١٩٦٠) وقد استخدم دالة الانتاج البسيطة المعروفة بدالة : Cob-Douglas على النحو التالي :

$$Y = F (K, L)$$

حيث أن :

Y = الإنتاج الكلى .

L = رأس المال البشرى .

K = رأس المال المادى .

وعندما قام دينسون باستخدام هذه الفكرة لشرح محددات نمو الإنتاج القومى للولايات المتحدة خلال الفترة المذكورة وجد أن هناك عوامل ومحددات أخرى غير رأس المال البشرى والمادى متمثلة فى رفع مستوى التعليم والذي يؤدي إلى زيادة معدل النمو الاقتصادى . وقد تفاوتت هذه النسبة بين الدول المتقدمة والدول النامية ، حيث وجد أن الدول التى حققت أعلى معدلات فى النمو الاقتصادى كانت تتمتع بأعلى المعدلات فى التعليم .^(٤)

وقد قدر دينسون فى دراسات لاحقة أن الاستثمار فى التعليم قد ساهم بنحو ٢٣٪ فى المتوسط فى معدل الزيادة فى الناتج القومى الأمريكى خلال هذه الفترة .

ويرى البعض أن المعلومات والمهارات التى يمتلكها العامل والتى يحصل عليها من التعليم والتدريب بما فى ذلك التكريب أثناء ممارسة العمل إنما يولد مخزون من رأس المال المنتج، وعلى ذلك فمن الواجب النظر إلى ثروة المجتمع على أنها تتكون من مزيج من رأس المال للبشرى ورأس المال المادى ، ويشمل رأس المال البشرى على تراكمات الاستثمار فى التعليم والتدريب والهجرة ، بينما يتكون رأس المال المادى بما يملكه المجتمع من اراضى ومبانى ومعدات والآت الخ^(٥)

إن التراكم فى رأس المال البشرى (Human Capital accumulation) إنما هو نتيجة للمعرفة الفنية المتنامية ولزيادة المكتسبات فى التعليم والتدريب ، وبالأخص المعرفة الفنية المتطورة ، كل ذلك يؤدي إلى التراكم فى رأس المال البشرى .

وجدير بالذكر أن المولد المخصصة للتعليم فى البلدان النامية يوجه غالبيتها إلى طلاب للتعليم العالى رغم انخفاض نسبتهم إلى مجموع الطلاب . أما التعليم الابتدائى وهو ما يعرف بمرحلة التعليم الاساسى فانها لا تحظى إلا بقليل من الاموال المخصصة للتعليم ، مع أن العكس يجب أن يكون كما هو الحال فى البلدان للصناعية .^(٦)

اهمية التعليم والتدريب البحرى على قطاع النقل البحرى :

لذا كنا قد استعرضنا فى الصفحات السابقة اهمية التعليم بشكل عام فى التنمية البشرية فاننا نركز هنا على أهمية التعليم والتدريب البحرى فى صناعة النقل البحرى ، التى لا تعتمد فقط على توفير الاعتمادات المالية بل يستلزم الأمر اعداد الكوادر البحرية المتخصصة من خلال تعليمها وتدريبها حيث تعتبر من الامور الصعبة والمكلفة . وضرورة تدبير الاعتمادات اللازمة للتعليم والتدريب البحرى ، لان الاهتمام بتنمية رأس المال البشرى فى هذا التخصص قد أصبح دعامة رئيسية من دعائم تنمية صناعة النقل البحرى .

جدول (١)
أثر التعليم على النمو الإقتصادي
(١٩٥٠-١٩٦٠)
نسبة ما يسهم به التعليم في المعدل
النسبوي لنمو النخل القومي (%)

البلد	
<u>أمريكا الشمالية:</u>	
كندا	٢٥.٠
الولايات المتحدة	١٥.٠
<u>أوروبا:</u>	
بلجيكا	١٤.٠
الدانمارك	٤.٠
ألمانيا الغربية	٢.٠
فرنسا	٦.٠
إيطاليا	٧.٠
هولندا	٥.٠
لنجلترا	١٢.٠
الاتحاد السوفيتي	٦.٧
<u>أمريكا اللاتينية:</u>	
الأرجنتين	١٦.٥
البرازيل	٣.٣
المكسيك	٠.٨
بيرو	٢.٥
فنزويلا	٢.٤
<u>آسيا:</u>	
كوريا الجنوبية	١٥.٩
اليابان	٣.٣
إندونيسيا	١٤.٧
أستراليا	١٠.٥
<u>أفريقيا:</u>	
غانا	٢٣.٢
كينيا	١٢.٤
نيجيريا	١٦.٠
<u>المصدر:</u>	

G. Psacharapoulous, "The Contribution of Education to Economic Growth: International Comparisons, In International Productivity Comparisons and the Causes of the Slowdown, ed. J. Kendrick. Cambridge, Mass.: Ballinger, 1984, p. 337.

جدول (٢٠)

متوسط التكلفة التعليمية للفرد الواحد في مراحل التعليم المختلفة

كنسبة مئوية من متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي

وكذلك نسبة الطلاب المسجلين في مناطق العالم المختلفة

(في الفترة ٧٦ - ١٩٧٩)

المنطقة الجغرافية	الابتدائي		الثانوي		العالي	
	نسبة الطلاب	التكلفة	نسبة الطلاب	التكلفة	نسبة الطلاب	التكلفة
<u>أفريقيا:</u>						
شرق أفريقيا	٧٣	١٩	١٣,٦	٦٨	٠,٦٧	٩٠,٧
غرب أفريقيا	٤٣	٢٥	٠,٩	١٠,٢	٠,٧٣	٨٢,٨
<u>آسيا:</u>						
شرق آسيا والباسيفيك	٩٢	١١	٣٩	١٩	٦,٠	١١٨
جنوب آسيا	٦٧	٨	١٧	١٦	٢,٥٨	١١٩
أمريكا اللاتينية والكاريبي	٩٢	٩,٣	٣٨	١٥	٦,٠	١,٨
متوسط البلدان النامية	٧٥	١٤	٢٥	٤١	٣,٢٠	٣٧,٠
متوسط الدول الصناعية	١٠٠	٢٢	٨٠	٢٤	٢١,٠	٤٩

المصدر:

G. Psacharopoulos & M. Woodhall Education for Development, The World Bank, 1985, Table 7-4, p. 186.

نقلا عن:

Manual Zumelman, Educational Expenditures in the 1970s. Washington D.C., World Bank, Education Department, 1982, p. 49.

ويلاحظ أن ضعف الانتاجية في قطاع النقل البحري يرجع سببه الى ضعف كفاءة القوى العاملة البحرية نتيجة لعدم الاهتمام الكافي للتعليم والتدريب البحري مما يستدعي التأكيد على ان المجتمع الذي يسير في طريق التنمية في حاجة الى ان تتوفر فيه المعرفة والمهارة والدراية الفنية والادارية والوسائل اللازمة لدراسة مشكلاته وحلها .

ان للتعليم والتدريب البحري يجب ان يبدأ من الكوادر البحرية ابتداء من : الربابنة والضباط والمهندسين والفنيين الى الاداريين العاملين في البر والبحر لخدمة نشاط النقل بالسفن والموانى ، وربط خطط للتدريب والتعليم البحري بخطط التوسع في الاساطيل البحرية والموانى .

وبمعنى اخر ان تخطيط عوامل الانتاج يتعرض لخطر ترك قوى كبرى مسن قوى النمو دون استغلال كامل وهي القوى العاملة في نشاطات النقل البحري .

وقد اهتمت الدول المتقدمة بالتعليم والتدريب البحري ، وعلى هذا فان الدول النامية ومن بينها الدول الافريقية في اشد الحاجة الى الاهتمام بالثروة البشرية العاملة في قطاع النقل البحري . وترجع اسباب الحاجة الى التعليم والتدريب البحري الى ما يلي :

- الاستثمارات الضخمة في السفن والموانى .
- زيادة الحوادث البحرية .
- التطور التكنولوجي السريع في صناعة النقل البحري في آلات الدفع والمساعدات للملاحة وبناء السفن والشحن والتفريغ واستخدام الحاسب الالى ... الخ .
- ضعف الانتاجية في السفن والموانى وكثرة التعطلات غير الانتاجية . (٧)

٢ - " للتعليم والتدريب البحري في مصر "

أهمية موقع مصر :

تمتلك مصر بموقعها الفريد سواحل تمتد على حدودها الشمالية ممثلة في البحر المتوسط ، وعلى حدودها الشرقية نجد الساحل الغربي للبحر الأحمر وخليجي السويس والعقبة علاوة على قناة السويس .

كما تتوسط مصر الثالوث القارى: آسيا وافريقيا ولوريا ، وعلى هذا فهي نقطة تجمع: (Converging Point) لخليط كبير من الخطوط الملاحية العالمية ولا سيما تلك التى تمر عبر قناة السويس . وتبلغ التجارة التى تمر عبر قناة السويس ٨٪ من تجارة العالم المنقولة بحرا .

أهمية التعليم والتدريب البحري :

ومما سبق نجد أهمية استثمار الموقع المتميز لمصر في الاهتمام بدراساتنا البحرية على كافة المستويات .

إن العلوم البحرية بكافة تخصصاتها لها للطابع الدولي ، ويتميز بتطورها التكنولوجي المستمر ، وقد استفادت الدول البحرية المتقدمة من التطور التكنولوجي فقامت بتطبيق أحدث ما وصل إليه العقل البشري من علوم على أساطيلها البحرية وعلى موانئها وعلى تجارتها الخارجية .

وعلى هذا فالكوادر البحرية مطالبة بمواكبة هذا التطور لزيادة كفاءتها في التعامل مع متطلبات العصر .

تفريق الجهود وانعدام التنسيق بين قطاعات التعليم والتدريب البحري في مصر :

إن النظرة الفاحصة لقطاع التعليم والتدريب البحري في مصر ، نجد أن جهوداً متفرقة هنا وهناك في هذه القطاعات وهي كالجزر المتناثرة ، لا تربطها وشيجة وكل في فلك يسبحون. مع أن العلوم والدراسات البحرية المختلفة تخدم بعضها البعض فهي في حاجة إلى التكامل بدلاً من التنافر أو للدارسين في حاجة إلى معرفة متكاملة للفروع المتعددة للعلوم البحرية .

وعلى سبيل المثال نجد جامعة مثل جامعة قناة السويس التي نشأت في أحضان منطقة قناة السويس لخدمة البيئة ، لا تجد فيها مادة واحدة تدرس في أي من كلياتها عن قناة السويس. ومن هنا نجد أن مسألة التعليم والتدريب البحري في مصر تحتاج إلى نظرة شاملة للقطاعات المختلفة التي تتولى التعليم والتدريب البحري في مصر في كافة مجالاته لخلق كوادر مؤهلة وقادرة على مواكبة التطور التكنولوجي العالمي .

الفروع الرئيسية للعلوم البحرية :

تشتمل العلوم البحرية للتخصصات العلمية الآتية :

- ١- البحرية : الملاحة البحرية - الملاحة الفلكية - الأجهزة للملاحة - التكنولوجيا البحرية.
- ٢- الهندسية : سفن - موانئ ومعدات بحرية - ممرات ملاحة - منشآت بحرية.
- ٣- الاقتصادية : نقل بحري - موانئ - خدمات بحرية - تجارة خارجية - منولة البضائع.
- ٤- العلمية : الكائنات البحرية - التيارات البحرية .. الخ .

٥- للقانونية : القانون البحرى - الاتفاقيات البحرية لمتعددة المحلية والوطنية - للمنظمة الاستشارية البحرية الدولية IMO .. الخ .

٦- الادارية : ادارة وتنظيم الموانى والممرات والمناطق الحرة - ادارة السفينة - ادارة للخدمات البحرية .. الخ .

قطاعات التعليم والتدريب البحرى فى مصر :

واذا استعرضنا المعاهد والجامعات والهيئات التى تتولى مهمة للتعليم والتدريب البحرى فى مصر نجدها متعددة وموزعة هنا وهناك فهى على سبيل المثال :-

اولا : الجامعات :

- ١- جامعة الاسكندرية (كلية الهندسة - قسم هندسة السفن) ، (كلية العلوم - قسم علوم البحار) .
- ٢- جامعة قناة السويس : (كلية للهندسة - قسم هندسة السفن) ، (كلية للعلوم - قسم علوم البحار) .
- ٣- (جامعة الدول العربية) الاكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية (القسم البحرى - للقسم الهندسى) وسيأتى الحديث عنها بالتفصيل .

ثانيا : المعاهد فوق المتوسطة :

- ١- المعهد الفنى للمنشآت البحرية ببور سعيد (قسم هندسة للسفن والموانى) سنتين دراسيتين بعد الثانوية العامة - للتعليم العالى .
- ٢- المدارس المتقدمة نظام الخمس سنوات (بعد الاعدادية) تخصص ادارة الموانى والخدمات البحرية) بالاسكندرية وبور سعيد والسويس ودمياط (وزارة للتربية والتعليم) .

ثالثا : الهيئات والشركات :

١- هيئة قناة السويس :

- (أ) المعهد البحرى لتدريب المرشدين الجدد على الملاحة فى قناة السويس .
- (ب) معهد القياس لتخريج مراجعى حمولة لتقدير حمولة للسفن والرسوم فى قناة السويس .

- (ج) المدرسة البحرية لتخريج بحرى لقيادة الوحدات البحرية الصغيرة (النفثات) .
- (د) مركز التدريب للمهنى (شعبة بناء السفن) لتخريج فنيين فى بناء السفن .

٢- الشركات الملاحية :

- (أ) شركة القناة للتوكيلات الملاحية (بور سعيد والسويس) مركز تدريب الموظفين على اعمال الوكالة البحرية .

(ب) شركة اسكندرية للتوكيلات الملاحية. مركز تدريب لعمال الوكالة البحرية
٣- مركز تدريب العاملين بالموانئ (احد المراكز المتخصصة التابعة للأكاديمية العربية للنقل
البحري) .

ويقوم بتدريب العاملين بالموانئ على ادارة وتنظيم واقتصاديات الموانئ علاوة على
عقد المؤتمرات الدولية المتعلقة بالموانئ البحرية والبحوث الخاصة بالموانئ .

٢- الموانئ والاساطيل البحرية والتجارة الخارجية الافريقية :

هناك ثلاثة جوانب اساسية تستلزم الاهتمام بالتعليم والتدريب البحري من المهم
الاشارة اليها وهي :

* الموانئ الافريقية: (٨)

يوجد اكثر من ٨٠ ميناء في افريقيا وكل ميناء يختلف عن الآخر ، وكل له قائمة
بمشاكله الخاصة ، ومعظم الموانئ الافريقية تعاني من ظاهرة التكدس بسبب عدم وجود
التسهيلات اللازمة في هذه الموانئ او ضيق سعتها من حيث الارصفة الصالحة للرسو
عليها ، علاوة على ضعف وسائل المواصلات والنقل اللازمة لنقل البضائع من الميناء الى
الظهير ، علاوة على الروتين في ادارة هذه الموانئ . ويمكن اجمال المشاكل التي تعاني منها
للموانئ الافريقية في ثلاث قطاعات :

١- عدم كفاءة عمليات مناولة البضائع وعدم كفاءة الادارة .

٢- لقرارات غير الرشيدة في استثمارات الموانئ .

٣- لعدم الكفاءة في تخطيط الموانئ .

* الاساطيل البحرية التجارية الافريقية :

في نهاية عام ١٩٧٩ بلغ اجمالي حمولة الاسطول التجاري الافريقي ٦ر٩ مليون طن
ساكن (Deadweight) و اجمالي عدد السفن ٢٩٨ سفينة. في الوقت الذي بلغ فيه اجمالي
حمولة الاسطول التجاري العالمي ٦٧٣٧ مليون طن ساكن (٩) أي أن نسبة الاسطول التجاري
الافريقي بالنسبة للاسطول التجاري العالمي تبلغ ١-٪ وهي نسبة ضئيلة جدا .

لما اجمالي حمولة اساطيل الدول النامية فقد بلغ ٦٣ر٤ مليون طن اي بنسبة ٩ر٠٪
من حمولة الاسطول التجاري العالمي (١٠)

وعلى الرغم من اهتمام الدول الافريقية بتمية صناعاتها في قطاع النقل البحري ، الا
أن الدول الصناعية قطعت شوطا هائلا في هذا المجال وخاصة التقدم الكبير في تكنولوجيا
بناء السفن وتجهيزاتها ، وكما أوضحنا نجد تناقص كبير في نصيب الدول الافريقية في كل
من اسطولها التجاري بالمقارنة بالأسطول العالمي وذلك في غياب العمل الجماعي الافريقي .

* التجارة الإفريقية :

إن مجمل الاطار للعلم لتجارة إفريقيا الخارجية يتمثل في ضالة الوزن النسبي لهذه التجارة بالنسبة للتجارة العالمية ، وتذبذب قيمة التجارة الإفريقية حول نسبة ١٢٪ من قيمة التجارة للعالمية. (١١)

إن تقديرات عام ١٩٨٢ توضح أن ٢٥٪ من تجارة إفريقيا الخارجية يتم نقلها بحرا وإن ٩٧٪ من هذه التجارة يتم نقلها على سفن مملوكة للأجانب تاركة فقط ٢٪ لسفن إفريقية . (١٢)

وطبقا لتقارير الانكتاد Unctad فإن للدول الإفريقية تدفع ١٢ر١٣٪ من قيمة وارداتها كتكاليف للنولون . (١٣)

وتوضح الاحصائيات أيضاً أن إفريقيا تملك فقط ٧٪ من اجمالي الاسطول العالمي بالمقارنة بنصيبها ١٣ر٧٪ من التجارة العالمية للمنقولة بحراً في عام ١٩٧٥. (١٤)

وبناء على الدراسة التي أجرتها اللجنة الاقتصادية للامم المتحدة عن إفريقيا نجد هناك أربعة عقبات رئيسية تقف أمام مشاركة الدول الإفريقية في تجارتها للمنقولة بحرا :-
١- سياسة الشركات عابرة للقومية التي تستقطب كمية ضخمة من تجارة إفريقيا الخارجية .
٢- التطبيق الحالي للمؤتمرات الملاحية .

٣- التوسع في سفن " التسجيل المفتوح " open registry

٤- العجز في المديرين الكفاء في النقل البحري . (١٥)

٤- دور الاكاديمية العربية للنقل البحري في خدمة الدول الإفريقية :

* انشئت الاكاديمية بموجب موافقة جامعة الدول العربية (بالقرار رقم ٢٦٣١ في مارس ١٩٧٠) في جلساتها الثالثة والخمسين على التوصية رقم ٩ للجنة الدائمة للنقل والمواصلات بالجامعة على إنشاء مركز إقليمي لتدريب العاملين في مجال النقل البحري في الدول العربية بمدينة الإسكندرية ، ثم قامت لجنة مكونة من مندوبين منظمات هيئة الأمم المتحدة المتخصصة (المنظمة البحرية الدولية IMO ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي) . وانتهت توصياتها بضرورة إنشاء الهيئة العلمية البحرية المقترحة :

(الاكاديمية العربية للنقل البحري) وتقديم للمعونة الفنية والمالية لانشائها .

ووفق مجلس محافظي برنامج الأمم المتحدة الإنمائي على المشروع وقدم معونة مالية في يناير ١٩٧٢ (قدرها ٢ر٣ مليون دولار) على أن تلتزم الدول العربية بتكاليف المشروع.

البضائع المبردة والبضائع المعبأة في موانئ الدول العربية را البضائيات (.

الكعبة : بالالف طين

المصري : كتاب المصورة في حكاية الحياة في مصر، الإدارة العامة للشئون الاقتصادية، إدارة الاقتصاد.

12 10 1 -

واقسام للدراسة بالاكاديمية هي :-

للهندسية والراديو والالكترونيات البحرية والاكاديمية ولادارة واقتصاديات النقل البحري - ونظام الدراسة على اساس الساعات المعتمدة .

اما بالنسبة للتدريب البحري فيتولاہ قسم مختص بذلك هو " قسم التدريب البحري " . يقوم بالاتصال بالشركات الملاحية العربية والاجنبية بهدف تدبير اماكن للتدريب الكلية علاوة على سفينة تدريب حصلت عليها من الحكومة اليابانية كمنحة قيمتها ١٥ مليون دولار وحمولة سفينة للتدريب هذه ٣٠٠٠ طن تسع ١٦٠ طالبا (١٩٩٠) .

* أنشطة الاكاديمية العربية الخارجية :

للاكاديمية العديد من أنشطة التعاون الدولي والعربي مع للمنظمات والهيئات الدولية على اعتبار أن هذا المجال يوسع آفاق العمل ويغذي الاكاديمية بفكر جديد يحتاج اليه الوطن العربي والإفريقي ويؤمن للاكاديمية مساعدات علمية تضاف الى الامكانيات والجهود العربية المتاحة . هذه الهيئات والمؤسسات هي :

١- برنامج الأمم المتحدة الإنمائي (نيويورك) .

٢- المنظمة البحرية العالمية IMO (لندن) .

٣- مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة (الاونكتاد) - (جنيف) .

٤- اكااديمية الخليج العربي (البصرة) .

٥- اتحاد المعاهد البحرية (بريطانيا) .

٦- اتحاد المعاهد للهندسة البحرية (بريطانيا) .

٧- معهد جلاسجو البحري (بريطانيا) .

٨- معهد بليموث البحري (بريطانيا) .

٩- معهد ليفربول للدراسات البحرية (بريطانيا) .

١٠- معهد بلوث شيلد البحري (بريطانيا) .

١١- الكلية البحرية التجارية (نيويورك) .

١٢- الشركات الملاحية العربية المختلفة .

وتعقد دورات تدريبية مختلفة بالاكاديمية بالاسكندرية ، فعلى سبيل المثال عقدت فى عام ١٩٨٥ دورة دولية فى التعليم والتدريب البحري بالاكاديمية بالاسكندرية بدلا من طوكيو حضرها ٢٢ دارسا من كبار المسؤولين فى قطاع النقل البحري فى ١٢ دولة افريقية : بنين - توجو - الجابون - الجزائر - جامبيا - زامبيا - السودان - ساحل العاج - السنغال - غانا - الكاميرون - كينيا .

وكثيراً ما تستعين بالمنظمة البحرية العالمية IMO بالخبراء المصريين بالاكاديمية كخبراء دوليين ، فعينت اقدمهم عميدا للكلية البحرية بنيجريا وآخر كخبير دولي مديرا لادارة تخطيط التعليم وثالثا كمحاضر للدراسات البحرية بها .

كذلك استعانت IMO باثنين من كبار الخبراء المصريين بالاكاديمية العربية للعمل في الاكاديمية البحرية بابيدجان (بساحل العاج) .

كما قدمت الاكاديمية العربية ٦٧٠ منحة دراسية لابناء ١١ دولة افريقية خلال السنوات (١٩٨٠ - ١٩٨٣) في مختلف الدراسات البحرية والهندسية والراديو والالكترونيات واقتصاديات النقل البحري والفنيين البحريين ، وهذه الدول هي : السودان والصومال وليبيريا ولثيوبيا ونيجيريا وجزر القمر وتنزانيا وغانا وساحل العاج وجامبيا وسيراليون . وقدرت قيمة هذه المنح بمبلغ ٢ مليون دولار من موازنة الصندوق العربي الافريقي .

بلغ بأعداد الطلبة الافارقة الدارسين بالاكاديمية العربية (١٩٨٠ - ١٩٨٤) ١١٩ طالبا ليبيا ، ١٠ طلبة من السودان ، ٤ طلبة صوماليين ، ٥٩ طالبا من مصر .^(١٦)

مساهمة الاكاديمية العربية للنقل البحري فى المؤتمرات والندوات العلمية :

تساهم الاكاديمية بالاشتراك فى المؤتمرات الدولية التى تعقد فى الخارج ولاسيما فى مدينة ماطو بجنوب السويد حيث مقر " الجامعة البحرية الدولية " ذلك ان المؤتمرات والندوات العلمية هى البوتقة التى تتجمع فيها العلوم والابحاث ومنها تنتفع دائرة المعرفة وتتصاعد انجازات التكنولوجيا العصرية .

فعقد على سبيل المثال فى السويد " المؤتمر الدولى الثالث للتعليم والتكريب البحرى (سبتمبر ١٩٨٤) حضره عدد من الاكاديمية العربية للنقل البحري ، وأهم الابحاث التى قدمت لثناء المؤتمر :

(محاكيات الرادار وتخطيط الرحلات البحرية وحاضر ومستقبل استخدام الحاسبات الالكترونية فى مجال التكريب والتعليم البحرى واستخدام الاحصائيات فى الصناعات البحرية والدروس المستفادة من الحوادث البحرية ومقررات اللغة الانجليزية فى المعاهد البحرية وتأثير الاتصالات الحديثة ونظم المعلومات على التكريب البحرى ومصادر المعلومات فى التعليم البحرى وطرق التعليم فى الهندسة البحرية وقياس كفاءة التكريب) .

كذلك عقدت ندوة مديري المعاهد البحرية في الدول النامية (سبتمبر ١٩٨٤) حضره ٥٤ مندوبا من الكليات والمعاهد البحرية في الدول النامية يمثلون كل من : للصين والهند والفلبين واندونيسيا وماليزيا واكاديمية النقل البحري بالشارقة ، وتونس وساحل العاج ووفد من الأكاديمية العربية للنقل البحري بالامكثريية ودارت موضوعات الندوة عن " اثر التطور في صناعة النقل البحري على مناهج ومقررات التعليم والتدريب البحري " .

ومؤتمرات اخرى مثل : مؤتمر السلامة والعناية بالسفن ومؤتمر عن الملاحة بالاقمار الصناعية ومعدات الملاحة ومستويات التدريب .

تطوير التدريب والشهادات الاهلية للمهندسين البحريين في الاكاديمية العربية للنقل البحري (مهندس بحري ثالث وكبير مهندسين باعطائه ترخيص بالاعتماد endorsement للمهندس البحري منصب كبير مهندسين) .

٥- استعراض موقف التعليم والتدريب البحري في افريقيا :

تنبهت العديد من الدول الافريقية بعد استقلالها في اوائل الستينيات الى اهمية بناء اساطيلها البحرية التجارية للمساهمة في نقل تجارتها الخارجية والتخفيض من اعباء مدفوعاتها بالعملات الصعبة وتحقيق استقلالها الاقتصادي . وما أن شرعت تلك الدول في انشاء تلك الاساطيل الا وأدركت ان اهم ما يتضمنه ذلك المشروع بناء الموارد البشرية الوطنية اللازمة لتشغيله لاذ ان تشغيل تلك الاساطيل بواسطة اليد العاملة الاجنبية كفيل باستنزاف كل ايراداتها وبتحويل تلك الاساطيل الى واجهة مزيفة ترفع اعلام الاستقلال الوهمي وتشكل عبئا على اقتصاديات وموارد الدولة وليس ببعيد عنا ما حدث عند تأميم قناة السويس في مصر من انسحاب المرشدين الأجانب في محاولة لشل العمل في القناة ، ولذلك سارع عدد من تلك الدول ببناء معاهد للتدريب البحري بها بهدف اعداد الكوادر الوطنية اللازمة لتشغيل اساطيلها ويمكن أن نعتبر ان عدد تلك المعاهد في الوقت الحالي ١٧ معهدا على الوجه الآتي :

١- الأكاديمية العربية للنقل البحري	الاسكندرية - مصر	AMTA
٢- المدرسة البحرية التجارية	سوسة - تونس	EMM
٣- الكلية البحرية - منزل الحبيب بورقيبة	تونس	
٤- المعهد البحري العالي	بوسماعيل - الجزائر	ISM
٥- المعهد العالي للدراسات البحرية	الدار البيضاء-المغرب	ISEM

ENEM	داكار السنغال	٦- المدرسة الاهلية للتدريب البحرى
	سان فسننت - كاب فردى	٧- مركز للتدريب البحرى
LMI	مونروفيا - ليبيريا	٨- المعهد الليبيرى للتدريب البحرى
RMA	اكرا - غانا	٩- الاكاديمية البحرية الاقليمية
NCN	لورون - نيجيريا	١٠- الكلية البحرية النيجيرية
	مقديشو - الصومال	١١- الكلية البحرية
ENMM	ماجنجا - مدغشقر	١٢- المدرسة البحرية الوطنية
ENM	مابوتو - موزمبيق	١٣- المدرسة البحرية لموزمبيق
DMTU	دار السلام - تنزانيا	١٤- وحدة للتدريب البحرى
BANDRAY	ممبسة - كينيا	١٥- كلية بندارى
ARSTM	ايبىجان - ساحل العاج	١٦- الاكاديمية الاقليمية لعلم وفنون البحار
UCT	مدينة الكاب- جنوب افريقيا	١٧- مركز للدراسات البحرية (بجامعة كاب تون)

والى جانب ذلك يوجد بالقارة عدد آخر من المدارس الصغيرة التى تهدف لتدريب العاملين فى الموانىء أو العاملين بادارة النقل البحرى وللصيد البحرى كما فى السودان وملاوى وزائير وتنجولا .

وتنقسم المعاهد المذكورة الى قسمين رئيسيين :

القسم الاول : وهو الذى يقوم باعداد وتدريب وتأهيل الربابنة وضباط الملاحه والمهندسين للعمل على السفن باعلى البحار وعدد معاهد هذا القسم نحو سبعة فى مصر والجزائر والمغرب وتونس وساحل العاج وغانا ونيجيريا .

القسم الثانى :

وهو الذى يقوم باعداد وتدريب وتأهيل ضباط ومهندسى وبحارة السفن التى تعمل فى الملاحة الساحلية او بادارات النقل البحرى بالبئر والموانىء او باسطول الصيد وهى باقى المعاهد (١٧)

*** التدريب العملى بالبحر فى الاكاديميات البحرية الافريقية : (١٨)**

تجىء الاكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية فى المكان الاول بين الاكاديميات الافريقية بالنسبة لتنظيم التدريب العملى بالبحر ، لذ يتضمن برنامج التدريب بالاكاديمية قضاء

وتوزيع الجدول التي أعداد الطلبة والمدرسين ببعض تلك المعاهد وامكانيات الورش والمعامل المتوفرة بها وفقا لاحصائيات عام ١٩٨٨ :

رقم	السملة	الطلبة	عدد أعضاء هيئة التدريس		ملاحظات	الامكانيات المتوفرة به
			أعضاء	أجانب		
١	مكة (الأكاديمية)	١٨٩٩	١٢٠	—	معامل في جميع المواد البحرية والهندسية والعلومية والرائدو واللغات - ورش هندسية لبحار - ديزل - كهرباء - محاكي رادار .	
٢	تونس	١٠٠	٥٠	١	ورش هندسية ومعامل حاسب آلي فمينة التجهيز .	
٣	الجزائر	٣٧٠	٤٢	٥	معامل للكهرباء والالكترونيات والرادار - معمل لغات - مكتبة - ورش هندسية متكاملة .	
٤	المغرب	٢٠٠	٢٠	٩	محاكي رادار - ورش هندسية .	
٥	السنغال	٩٥	١٢	٥	فمينة التجهيز و لا يوجد مشروع لبحار مزيد من المعامل .	
٦	ساحل العاج	١٨٠	٢١	١١	محاكي رادار - محاكي غرفة آلات - معامل الملاحة والتحكم الالى - معامل هندسية - قاعة عرض فلكي - ورش ديزل وكهرباء وتبريد وميكانيكا وقطع معادن .	
٧	فارسا	٥٠	٢٤	٥	بعض الورش الهندسية للديزل والبخار وقطع المعادن - محاكي رادار - أجهز ملاحية - قاعة رائدو - معمل الالكترونيات - مكتبة .	
٨	ليبييا	٢٢٠	١٤	٤	فمينة التجهيزات والمعامل تحت الانعا .	
٩	مصر	٢٨	٥٠	٩	فمينة التجهيزات .	
١٠	سورينام	٦٨	١٠	١٦	بعض الاجهزة الملاحية والهندسية	
١١	كندا	٤٠	٦	٥	بعض الاجهزة الملاحية - ورقة للتدريب الهندسي - فمينة التجهيز عموما .	

للطلبة لفترة للتدريب البحرى العملى على ظهر سفينته للتدريب تملكها الاكاديمية الى جانب متابعة للتدريب على ظهر السفن العاملة فى التجارة بواسطة كراسيات للتدريب والتقارير الدورية والزيارات المنتظمة .

وتجىء فى المركز التالى لأكاديمية الاسكندرية ، أكاديمية ابيدجان التى تملك سفينة صغيرة (٣٠٠ طن) فتضمن جميع اجهزة ونظم الملاحة وتستخدم فى التدريب رحلات قصيرة لعدد محدود من الطلبة (٢٦ طالبا) والى جانب ذلك فان شركة الملاحة الوطنية فى ساحل العاج تخصص سفينتان من سفنها العاملة لتدريب الكلية الى جانب قيامها باعمال النقل العادية وتتسع لنحو ٢٤ طالبا يمضون عليها فترة تدريب كاملة .

ويملك معهد السنغال سفينة صغيرة للصيد والملاحة ولكن حالتها الفنية لا تسمح لها بالعمل معظم الوقت .

اما بقية الاكاديميات والمعاهد فلا تملك اية امكانيات خاصة للتدريب العملى بالبحر ويقتصر التدريب البحرى فى هذه الحالة على توفير اماكن للطلبة على ظهر بعض السفن العاملة ولا تتم متابعتهم بوسائل فعالة .

مشاكل التعليم البحرى فى افريقيا :

١ - متابعة التطور التكنولوجى فى صناعة النقل البحرى :

فى عام ١٩٧٣ ، بينما كان الاساتذة للمتخصصون يقومون بتصميم مناهج التعليم والتدريب فى الاكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية ، ثار جدل عنيف بين هؤلاء الاختصاصيين حول ما اذا كان من المناسب ادخال التقنيات التى كانت حديثة فى ذلك الوقت مثل وسائل دفع السفن والتحكم الآلى فيها والوسائل الحديثة لشحن وتفريغ السفن ومعدات ومساعدات الملاحة الالكترونية من عدمه . وكان بعض هؤلاء الاختصاصيين يظن ان الوقت غير ملائم لادخال موضوعات التكنولوجيا الحديثة مثل نقل الغازات المسيلة وسفن الحاويات والسفن التى تعمل بالتحكم الآلى وما شابه ذلك من موضوعات فى منهج الدراسة^(١٩) .

وللاسف فان بعض شركات النقل البحرى العربية المشتركة فى الاكاديمية كانت تتفاوض فى نفس الفترة لبناء بعض الناقلات والسفن على أحدث طراز ومن بين تلك الشركات: الشركة البحرية العربية لنقل البترول AMPTC وشركة ناقلات النفط الكويتية K.O.T.C. والشرطة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN والشركة الكويتية للملاحة التى

كانت تتعاقد على بناء أحدث ناقلات الغاز وبعض سفن الدرجة والحاويات ... ولم يكن هناك للتنسيق اللازم بين مؤسسات النقل البحري ومعاهد التعليم البحري ..

وهكذا فقد تم وضع أول منهج للدراسة على أساس خدمة السفن التي كانت تعمل بالفعل وقت تخطيط المنهج دون نظرة أبعد واشمل لما ستكون عليه أساطيل النقل البحري بعد سنوات ليس بكثيرة . وتم تخرج الدفعات الأولى من الأكاديمية ... ووجد عدد من الخريجين أنفسهم على ظهر سفن حديثة وتبين لعدد من القائمين بتخطيط المناهج ان المخطط للتعليمى يجب ان ينفذ بنظره وبخياله إلى عدد من السنوات لا تقل عن عشرة وقد تصل الى عشرين سنة وان يضع المنهج والبرنامج على أساس ما ستكون عليه السفن بعد ١٠-٢٠ سنة وليس وقت وضع المنهج أى أن يضع فى حسبانته التطور التكنولوجى فى صناعة النقل البحري ولا يعتبر ان تلك التطورات امور تهم العالم البحري المتقدم فقط ولا تنطبق عليه^(١٩).

ان الدول النامية - شاعت ام لم نشأ - ستجد نفسها على الدوام فى مواجهة آخر للتطورات وأحدث أنواع السفن ومن غير العملى أو المنطقى أن تتجه تلك الدول على الدوام لشراء السفن القديمة المستعملة لو ان تصدر الاوامر ببناء السفن البالية التي مضى عهد بنائها. والمشكلة تكمن أولا فى ان تلك الدول لا تملك فى الأغلب الترسبات الحديثة لبناء السفن لو معاهد للبحوث الخاصة بتطوير التكنولوجيا . كما تكمن ثانيا فى ان مناهج التعليم - حتى فى الدول الصناعية المتقدمة - تتخلف عن للبحوث الحديثة والصناعات المتقدمة . كما يتوقع الاساتذة فى غالب الحال داخل لطارات المناهج التي تدرّبوا هم أنفسهم عليها ويستبعدون حدوث أى تقدم فعلى فى أساطيل دولهم طوال فترة حياتهم لو على الأقل فترة حياتهم العملية.

وهكذا ، يتخلف التعليم البحري فى الدول النامية عن واقع للصناعة البحرية فيها وحتى اذا حاول التطور فى تاريخ لاجق فانه يظل يلهث خلف التطور التكنولوجى البحري عاجزا عن اللحاق به. ولا شك ان التجربة التي قامت بها الاكاديمية العربية للنقل البحري فى لوائح الثمانينيات لتطوير مناهجها تحت عنوان أكاد ٢٠٠٠ ، كانت نموذجا لما يجب ان يتبناه معاهد التدريب البحري فى الدول النامية لمواجهة التطور التكنولوجى ، لاقامت الاكاديمية بمناقشة ودراسة للتطورات المتوقعة فى الصناعة البحرية وأثرها على أساطيل المنطقة خلال فترة تمتد الى لوائح القرن الحادى والعشرين آخذه فى الحسبان التطور الذى أجرته المعاهد البحرية فى الدول الصناعية المتقدمة فى مناهجها وأساليب تربيها لمواجهة متطلبات الصناعة

الحديثة.. كما أخذت الأكاديمية في حساباتها حتمية استخدام دول المنطقة لأحدث أنواع السفن والتجهيزات آخذة في الاعتبار أيضاً، أن خريجوها لن يصلون في مناصب القيادة والإدارة قبل انقضاء سنوات عشر من تخرجهم وسيجدون بالتالي أنفسهم في مطلع القرن الحادي والعشرين

ومن ناحية أخرى ، قامت الأكاديمية بإنشاء مركز للبحوث والاستشارات للبحرية يهدف إلى إجراء البحوث في كافة الميادين البحرية ، كما يهدف إلى الارتباط بكافة مراكز البحوث في الدول المتقدمة لمتابعة التطورات التكنولوجية الحديثة وما يتم من بحوث في كافة المجالات.

كما ارتبطت الأكاديمية بعدد من الاتفاقيات العلمية مع بعض المعاهد البحرية المتقدمة مثل الكلية البحرية الألمانية في فرانكفورت ، كما قامت بدعوة عدد من كبار الاساتذة والاختصاصيين البحريين لزيارتها ومناقشة مناهجها ، كما قام كبار المسؤولين في الأكاديمية بزيارة المعاهد البحرية في الغرب والشرق وفي الشمال والجنوب لدراسة تجاربها التعليمية عن كثب والاستفادة من تلك التجارب .

الوسائل المقترحة للتغلب على تلك المشكلة هي :

- عقد الاتفاقيات العلمية مع المعاهد المماثلة في الدول المتقدمة لتبادل المناهج والبرامج وتعادل زيارات الاساتذة والطلبة .

- تشجيع البحوث في المجالات البحرية وإرتباط مراكز البحوث في الدول النامية بنظيراتها في الدول المتقدمة .

- الاشتراك في المؤتمرات العلمية الدولية في كافة نواحي النشاط ومتابعة توصياتها .

- دعوة كبار الخبراء والاختصاصيين في التعليم البحري وفي الصناعة البحرية لزيارة المعهد ومناقشة أساليب التعليم به ومناهجه والتوصية بالتطورات والتعديلات اللازم إدخالها .

- زيارة معاهد التعليم البحري في الدول للصناعية المتقدمة ودراسة مناهجها وأساليب التعليم بها وتطبيق الدروس المستفادة على مناهج المعهد .

٢- هيئة التدريس :

أن هيئة التدريس في أي معهد من المعاهد هي بمثابة القوة الرئيسية الضاربة للمعهد .. أفرادها يقومون بالعمل الرئيسي به ألا وهو التعليم والبحث العلمي وعليهم تتوقف سمعة المعهد ونجاحه في تلبية رسالته. والمتوقع من أعضاء هيئة التدريس أن يتابعوا التطور

العلمي ، كل في مجال تخصصه ، وبالتالي فعليهم القيام بتطوير مناهج التدريس في موالدهم
 وابتكار مساعدات للتدريب الملائمة . وإلى جانب ذلك ، فإن أعضاء هيئة التدريس يجب أن
 يشتركوا في تقييم طلابهم والتوصية بمنحهم الشهادات والدرجات العلمية وفقا للمقاييس
 المقررة في القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية. ويجب أن تكون الاغلبية العظمى من
 أعضاء هيئة التدريس وطنية إذ لا يمكن أن نتوقع أن يحرص أعضاء هيئة التدريس الأجانب
 على القيام بجميع هذه الاعمال المتعددة المتنوعة بأمانة وجديه . والملاحظ أن عددا كبيرا من
 معاهد التدريب البحري في الدول النامية بصفة عامة وفي إفريقيا بصفة خاصة ينقصها افراد
 هيئات التدريس المؤهلين الوطنيين ..

ويوضح الجدول التالي عدد أعضاء هيئات التدريس الوطنيين والأجانب في بعض

المعاهد الاقليمية :

عدد أعضاء هيئة التدريس		المعهد
اجانب	وطنيين	
١٠	٥	١- المدرسة البحرية التجارية في تونس
٥	٤٣	٢- معهد الدراسات البحري - الجزائر
٩	٣٠	٣- المعهد العالي للدراسات البحرية - المغرب
٥	١٢	٤- المعهد البحري بذاكار - السنغال
٢٠	-	٥- المعهد البحري الليبيري - ليبيريا
١١	٢١	٦- اكلاديمية علوم البحر بابيدجان - ساحل العاج
٥	٣٤	٧- الاكلاديمية البحرية الاقليمية - غانا
٤	١٤	٨- المدرسة البحرية النيجيرية - نيجيريا
١	٣٣	٩- كلية بنداري - كينيا
٥	٦	١٠- مركز التدريب البحري - تنزانيا
١٦	١٠	١١- المدرسة البحرية - موزمبيق
٩	٥	١٢- المدرسة البحرية بمانجا - مدغشقر
-	١٢٣	١٣- الاكلاديمية العربية للنقل البحري

العلمي ، كل في مجال تخصصه ، وبالتالي فعليهم القيام بتطوير مناهج التدريس في موادهم وإبتكار مساعدات للتدريب الملائمة . وإلى جانب ذلك ، فإن أعضاء هيئة التدريس يجب أن يشتركوا في تقييم طلابهم والتوصية بمنحهم للشهادات والدرجات العلمية وفقا للمقاييس المقررة في القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية. ويجب أن تكون الاغلبية العظمى من أعضاء هيئة التدريس وطنية إذ لا يمكن أن نتوقع أن يحرص أعضاء هيئة التدريس الأجانب على القيام بجميع هذه الأعمال المتعددة المتنوعة بأمانة وجديه . والملاحظ أن عددا كبيرا من معاهد التدريب البحري في الدول النامية بصفة عامة وفي إفريقيا بصفة خاصة ينقصها أفراد هيئات التدريس المؤهلين الوطنيين ..

ويوضح الجدول التالي عدد أعضاء هيئات التدريس الوطنيين والأجانب في بعض

للمعاهد الإفريقية :

عدد أعضاء هيئة التدريس		المعهد
اجانب	وطنيين	
١	٥	١- المدرسة البحرية التجارية في تونس
٥	٤٣	٢- معهد الدراسات البحرية - الجزائر
٩	٣٠	٣- المعهد العالي للدراسات البحرية - المغرب
٥	١٢	٤- المعهد البحري بدكار - السنغال
٢	-	٥- المعهد البحري الليبيري - ليبيريا
١١	٢١	٦- اكااديمية علوم البحر بابيدجان - ساحل العاج
٥	٣٤	٧- الاكااديمية البحرية الاقليمية - غانا
٤	١٤	٨- المدرسة البحرية النيجيرية - نيجيريا
١	٣٣	٩- كلية بنداري - كينيا
٥	٦	١٠- مركز التدريب البحري - تنزانيا
١٦	١٠	١١- المدرسة البحرية - موزمبيق
٩	٥	١٢- المدرسة البحرية بمانجا - مدغشقر
-	١٢٣	١٣- الاكااديمية العربية للنقل البحري

٣- لغة التعليم :

تحتل هذه المشكلة المكان الاول في الدول الافريقية التي تستخدم لغة غير لغتها القومية في التعليم . وفي هذا المجال تنقسم الدول الافريقية الى قسمين :

الاول : دول اتخذت لغة اوروبية كلغة رسمية لها :

وفي هذه الحالة لا تعاني تلك الدول مشكلة في لغة التعليم في الوقت الحاضر . ولو ان الملاحظ ان القدرات اللغوية لأبناء تلك الدول تتجه نحو إتقان لهجتها الوطنية وان مستوى اللغة الاوروبية في تدهور مستمر .

الثاني : الدول التي احتفظت بلغتها القومية بعد زوال الاستعمار عنها :

وتأتي مصر في مقدمه تلك الدول إذ انها احتفظت بلغتها العربية بعد سنوات طويلة من الاستعمار العثماني ثم البريطاني .

وحيث انتشر التعليم بدأت الصعوبات اللغوية في الظهور ، ولصحت اللغة الاجنبية عائقاً رئيساً في طريق انتقال المعلومات والخبرات وخاصة عجز الترجمة في نقل متواصل ومتلاحق للكتب العلمية الاجنبية الى اللغة القومية ، وبالتالي عجز المكتبة العربية عن تقديم المادة المكتوبة اللازمة لاطلاع الاساتذة والدارسين .

ان هذه المشكلة التي تواجهها مصر اليوم ، نجدها تواجه الجزائر وتونس والمغرب والصومال وساحل العاج والسنغال .

الاتحاد الدولي للمحاضرين البحريين : (IMLA)

International Association of Maritime Lecturers

نشأ هذا الاتحاد عام ١٩٧٥ بين محاضري اللغة الانجليزية في المعاهد البحرية الاوروبية ثم اتسع سريعاً ليشمل المحاضرين في جميع المولد في كافة المعاهد البحرية في أنحاء العالم . ويهدف الاتحاد الى تبادل الخبرات والمعلومات بين المحاضرين في التخصصات المختلفة ومتابعة التطورات التكنولوجية في مجال النقل البحري ومناقشة التجارب الحديثة في اساليب التعليم والتدريب البحري .

ويضم الاتحاد حالياً عدداً كبيراً من محاضري المعاهد البحرية الامريكية والاوربية والاسيوية والافريقية والاسترالية ، ويعقد اجتماعاً عاماً لجمعية العمومية مرة كل سنتين في مقر احد المعاهد ، كما يعقد مؤتمراً دولياً لمناقشة اساليب وسياسات التعليم البحري خلال فترة انعقاد كل جمعية عمومية والى جانب ذلك فان الاتحاد ينظم دورة او دورتين تدريبيتين كل

عام لدراسة احد الموضوعات الهامة مثل التدريب على محاكى الرادار او تدريس اللغة الانجليزية او للنولى الاجتماعية والنفسية للعاملين بالبحر .

ولعل الاجتماع الذى عقده الاتحاد الدولى فى الجامعة البحرية الدولية فى مالمو فى سبتمبر ١٩٨٤ كان من اهم الاجتماعات التى تمت فى محيط التنسيق الدولى والاقليمى لامكانيات التدريب البحرى حيث جاءت ضمن توصيات المؤتمر المذكور توصية بانشاء اتحاد لجميع معاهد التدريب البحرى فى الدول النامية وهى التوصية التى تم انشاء اتحاد معاهد التدريب البحرى فى افريقيا فى العام التالى بناءا عليها .

وقد عقد الاجتماع الاخير للجمعية العمومية لهذا الاتحاد فى سبتمبر ١٩٩٠ فى بريمن بالمانيا ونوقش فيه عدة اراء بخصوص التنسيق بين سياسات التعليم والتدريب البحرى فى لوروبا وفى افريقيا . (٢٠)

٦ - اتحاد معاهد التدريب البحرى بافريقيا :

تأسس هذا الاتحاد فى نهاية عام ١٩٨٥ من تسعة معاهد للتدريب البحرى فى افريقيا وفقاً لمبادأة من الأكاديمية العربية للنقل البحرى فى الاسكندرية عقب انتهاء الاجتماع الدولى السابق الاشارة اليه فى السويد عام ١٩٨٤ . وقد تبين لأكاديمية الاسكندرية صعوبة جمع ممثلين من المعاهد للبحرية فى جميع الدول النامية لانشاء اتحاد دولى لهم ، فاكثفت بدعوة مديرى معاهد التدريب البحرى فى افريقيا لتأسيس الاتحاد المذكور . وقد اجتمع بالفعل تسعة مديرين فى القاهرة فى فبراير ١٩٨٥ (٢١) ، حيث اعلنوا نيتهم تشكيل اتحاد لهم . وفى نوفمبر من نفس العام ، وقع بالاحرف الاولى من اسمائهم تسع ممثلين لتلك المعاهد على النظام الاساسى للاتحاد . (٢٢)

ويضم الاتحاد حالياً ١٨ معهداً للتدريب البحرى فى ١٧ دولة افريقية هى :
مصر - ليبيا - تونس - الجزائر - المغرب - السنغال - كيب فردى - غينيا - ليبيريا -
كوت ديفوار - غانا - نيجيريا - مدغشقر - موزمبيق - تنزانيا - كينيا - الصومال .
ويهدف هذا الاتحاد الى تقوية الروابط العلمية والثقافية بين معاهد تلك الدول وتنسيق سياسات التعليم والتدريب ومنح الشهادات بينها تمهيداً للاعتراف المتبادل بتلك الشهادات ، كما يهدف الاتحاد الى رفع مستوى أعضاء هيئات التدريس وعقد الدورات اللازمة لتدريبهم ولحاطتهم بأحدث التطورات فى تكنولوجيا النقل البحرى ويهدف اخيراً لتنظيم تبادل الخبرات والتعاون فى مجال البحوث .

ومنذ ان بدأ الاتحاد المذكور نشاطه ، فقد تمكن من عقد خمس ندوات دورية للمديرين وثمانية دورات لرفع مستوى الاساتذة ، كما اصدر عشر نشرات دورية وموسوعة تضم كافة المعلومات المتوفرة عن المعاهد الاعضاء ، كما اصدر طائفة من التوجيهات والخطوط العريضة لتنسيق سياسة التدريب والامتحانات ومنح الشهادات والاعتراف المتبادل بها . ولاشك ان الاتحاد ساعد على زيادة لواصل التعاون والتفاهم بين معاهد التدريب البحرى فى افريقيا وبين تلك المعاهد وبين المنظمة البحرية الدولية.

ويأتى الاتحاد فى مقدمة المؤسسات الاقليمية التى تعنى بالتدريب البحرى فى افريقيا وهو يعطى نموذجا للتعاون فى مجال التدريب البحرى فى المناطق الاخرى من العالم . وبمسعى المنظمة البحرية الدولية لتعميم تجربة انشاء الاتحاد فى اقامة اتحادات مماثلة للمعاهد البحرية فى امريكا الجنوبية وفى جنوب اسيا وفى ربط تلك الاتحادات بالجامعة البحرية الدولية فى شبكة محكمة للتدريب البحرى الا ان هذا السعى لم يكمل بالنجاح حتى الآن^(٢٣)

الخطوط العريضة لتنسيق سياسات التعليم البحرى فى افريقيا :

وضعت الامم المتحدة فى مقدمة اهداف معونتها لاتحاد معاهد التدريب البحرى فى افريقيا رسم خطوط عريضة للتنسيق بين سياسات المعاهد الاعضاء فى التدريب والامتحانات ومنح الشهادات. وتحقيق هذا الهدف تم تكليف خبيرين من خبراء التعليم من المنظمة البحرية الدولية بزيارة الدول الاقليمية للناطق بالانجليزية وتلك الناطقة بالفرنسية للتعرف على نظم التعليم البحرى بها وقواعد منح شهادات الاهلية وتحرير مشروع مشترك للتوصيات والخطوط العريضة التى يقترحانها للتنسيق بين تلك النظم. وقد قام الخبيران المذكوران بزيارات المطلوبة ، كما عقدا اجتماعات مشتركة للتنسيق بين وجهات نظريهما وتوضيحاتهما . وفى ديسمبر ١٩٨٩ ، عقدت لجنة خاصة مشكلة من ستة من مديري المعاهد الاقليمية لاجتماعا فى الاسكندرية لدراسة توصيات ونتائج زيارات كل من الخبيرين المذكورين واستقر رأى هذه اللجنة على التوصيات الآتية:

* الاعتراف بمعادلة عدد من الشهادات التى تمنحها بعض المعاهد البحرية الاقليمية المحددة بالشهادات المذكورة فى معاهدة التدريب ومنح الشهادات لعام ١٩٧٨ والمطالبة بضرورة تضمين الشهادات المعترف بها للنص المقرر فى القاعدة رقم ٢/١ فى المعاهدة .

* استصدار تشريع بحرى حديث فى كل دولة لتنظيم اصدار الشهادات للبحرية بواسطة السلطات البحرية المختصة فى كل دولة وفقا لنموذج اساسى متفق عليه .

* انشاء اربعة مراكز اقليمية لتقديم خدمات الامتحانات للدول الاعضاء عند الطلب وذلك فى الاسكندرية والجزائر وكرا وليدجان . وانشاء بنك لاسئلة الامتحانات والاجابات النموذجية لخدمة المراكز المذكورة .

* انشاء لجنة فنية فى الاتحاد لتقييم ومعالجة البرامج والمناهج المختلفة المتبعة فى التدريب البحرى والامتحانات فى الدول المختلفة .

* اتباع خطوط عريضة محددة للتدريب البحرى على أساس القواعد الواردة فى الفصول ٣،٢ من معاهدة ١٩٧٨ للتقريب بين سياسات التدريب فى المعاهد المختلفة .

* اصدار كتب ومذكرات خاصة فى المواد الرئيسية فى التخصصين البحرى والهندسى لتوفير مراجع مشتركة للاتباع فى التعليم فى المعاهد المختلفة .

* المطالبة بمراجعة الحدود المحددة للملاحة المحدودة وللرحلات الساحلية على ضوء احكام معاهدة ١٩٧٨ مع مراعاة ما تم تقريره فى المعاهدة المذكورة من ان جميع الرحلات عدا تلك المنصوص عليها لها بجوار الساحل ، تستلزم شهادات اهلية غير محدودة بالنسبة لمنطقة الابحار .

هذا وقد عقد اجتماع دولى هام يحضره ممثلو المنظمة البحرية الدولية وممثلون من الدول الافريقية فى الاسكندرية فى نوفمبر ١٩٩١ لاعتماد تلك التوصيات وتبنى سياسة منسقة للتدريب البحرى واصدار شهادات الأهلية.

ومن دواعى الفخر ، ان افريقيا بدأت فى دراسة موضوع تنسيق سياسات التعليم بها قبل القارة الاوروبية الاكثر تقدما . وعلى العموم ، فان الدول الاوروبية تدرس حاليا امكانيات تنسيق سياسات التدريب البحرى بينها واتباع اساليب متشابهة فى اصدار شهادات الاهلية وقد نوقش هذا الامر فى الاجتماع الذى عقده الاتحاد الدولى للمحاضرين البحرىين فى بريمن ١٩٩٠ ، ولكن ينبغي ملاحظة ان معظم الدول الاوروبية ذات ماض عريق فى التدريب البحرى ولن اساليب منح الشهادات الاهلية بكل منها تطور عبر سنوات طويلة بحيث اصبحت كل دولة لوروية تعتر غاية الاعتراف بالاسلوب المتبع بها ولن يكون من السهل للتقريب بين سياسات الدول الاوروبية المختلفة واساليبها فى منح شهادات الأهلية. (٢٤)

٧- الاكاديميات الإقليمية للتدريب البحرى فى افريقيا :

انشئت في أفريقيا خلال العقدین الأخيرین عدداً من المعاهد الاقليمية للتعليم والتدريب البحري بهدف التغلب على الصعوبات التي سبق شرحها وتتميز تلك المعاهد بصفة عامة بالميزات التالية :

- مشاركة عدد من الدول الى جانب عدد من منظمات التعاون الدولية والوطنية في مصروفات الإنشاء والتشغيل . وغنى عن البيان ان منظمات التعاون الدولي تفضل تقديم معوناتها الى معاهد اقليمية حتى يستفيد منها عدد كبير من الدول .
- امكان توفير اعداد اكبر من الافراد اللازمين لهيئات التدريس .
- امكان توفير اعداد كافية من الطلبة من الدول المختلفة المشتركة .
- عمل كوافر مناسبة للمرتبات لجذب اعضاء هيئة التدريس .
- امكان اقامة الورش والمحاضرات والمعامل الغالية الثمن .

وتتخصر المعاهد الاقليمية التي تم اقامتها فيما يلي :

١- الاكاديمية العربية للنقل البحري : (الاسكندرية)

- * تضم ٢٢ دولة عربية
- * تقوم بتطبيق كادر الجامعة العربية على العاملين بها.
- * كانت تتلقى دعماً مالياً من معظم الدول المشتركة فيها.
- * تم تدريب طلبة من نحو اربعين دولة بين جدرانها.
- * تضم هيئة التدريس بها ١٢٣ عضواً منهم ٤٠ عضواً يحمل درجة الدكتوراه.
- * على اتصال بكافة المنظمات الدولية والوطنية.
- * على علاقة تعاون وثيقة مع الجامعة لبحرية الدولية ومع الكليات البحرية في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الامريكية والمانيا والصين وكذلك مع الاتحاد الدولي للمحاضرين البحريين ومع المجلس الاعلى للجامعات المصرية ومع اتحاد المعاهد الذي يتبع نظام الساعات المعتمدة .
- هذا وقد تلقت الاكاديمية العربية معونات ضخمة من المنظمة " بحرية الدولية وبرنامج الامم المتحدة للتنمية والوكالة اليابانية للتعاون الدولي والوكالة الامريكية للتنمية الدولية ومؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية .

٢- الاكاديمية الاقليمية في لكرات :

- * تضم خمس دول هي : الكاميرون وغانا وجامبيا وليبيريا وسيراليون .
- * يتكرب بين جدرانها طلبة من اكثر من خمس دول .
- * بها كادر خاص للعاملين افضل من كادر الحكومة الغانية .

* معظم اعضاء هيئة للتدريس من دولة غانا بعد ان تم تدريسهم على ايدى بعثة
مصرية فى تخصصات الملاحة والهندسة والراديو .
* فرع الجامعة للبحرية الدولية .

وقد اشتركت المنظمة للبحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للتنمية والصندوق
المصرى للمعونة الفنية لافريقيا فى تأسيس وتطوير تلك الاكاديمية .

٣- الاكاديمية الاقليمية لعلم وفنون البحر : (ابيدجان) ABIDJAN

تضم سبع دول هى : كامبيرون - ساحل العاج - توجو - السنغال - جابون -
غينيا - زائير .

* بها طلبة من معظم الدول المشتركة فيها .
* بها كادر خاص بالمرتبات افضل من كادر الدولة المضيفة .
* فرع للجامعة للبحرية الدولية .

* بها امكانيات ضخمة من مساعدات التدريب تتمثل فى المحاكيات والمعامل والورش
وسفن التدريب التى قدمت للوكالة اليابانية للتعاون الدولى .

وقد ساهمت فى انشاء هذه الاكاديمية الى جانب الحكومة الايفوارية المنظمة للبحرية
الدولية وبرنامج الامم المتحدة للتنمية ومؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية والوكالة اليابانية
للتعاون الدولى والبنك الافريقى للتنمية الذى قام بتوفير المبالغ اللازمة لانتهاء المرحلة الثانية
لبنائها (٢٥) .

ملحوظات البحث

- ١ - Harbison, F.H, Human Resources as the wealth of Nations., N.Y. Oxford - University press. 1973 P.3.
- ٢ - Harbison. F., and Myers, C.A, Power and education, Country studies in economic Development. N.Y. 1956.P.
- ٣ - د. محمد محروس اسماعيل ، اقتصاديات التعليم . دار الجامعات المصرية . اسكندرية ١٩٩٠ ص ص ٢١-٢٢ .
- ٤ - راجع الجدول رقم ١ .
- ٥ - رونالد أيرينج وروبرت سميث، ترجمة د.فريد بشير طاهر، اقتصاديات العمل. دار المريخ للنشر. الرياض، السعودية ١٩٩٤ ص ٣٤٨ .
- ٦ - راجع الجدول رقم ٢ .
- ٧ - د. محمد سليمان هدي، اقتصاديات النقل البحري. دار الجامعات المصرية. إسكندرية. ١٩٨٣ ص ص ٤٥٩ - ٤٦٢ .
- ٨ - أنظر خريطة المواني الأفريقية ص ١٢ .
- ٩ - لمزيد من التفاصيل عن الأسطول التجاري العالمي. راجع للباحث كتاب: السفينة وصناعة النقل البحري. دار المعارف ١٩٨٥ ص ص: ٢٠٠ - ٢٧٥ .
- ١٠ - Cap, Alexander Kovelev, the Development outlook of Maritime Shipping and ports of Africa. Journal of Arab Maritime Transport Academey .Vol. 7 No. 14 Jan . 1982 . P. 62.
- ١١ - اللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة - التقرير الاقتصادي عن أفريقيا ١٩٩٤ . (أديس أبابا - مايو ١٩٩٤) ص ٣٦ .
- ١٢) Cap.Alexandria , op.cit.
- ١٣) Unctadt. TD/B/C. 4/198,P.37
- ١٤) Cap. Alexandria , op.cit.p.62
- ١٥) Ibid
- ١٦) لمزيد من التفاصيل عن أنشطة وإجازات الأكاديمية العربية للنقل البحري - بالإسكندرية راجع النشرات والدوريات التي تصدرها الأكاديمية (الإسكندرية - ميامي).
- ١٧) عميد / القونس حبيب صادق - التعليم والتدريب البحري في أفريقيا - بحث قدم إلى المؤتمر الدولي الأول عن مشاكل النقل البحري في الدول النامية (٣١ أكتوبر - ١ نوفمبر ١٩٨٩ بالإسكندرية) .
- ١٨) عميد / القونس حبيب صادق . سكرتير علم اتحاد معاهد التدريب البحري بأفريقيا . مرجع سبق ذكره ص ص 3-4
- ١٩) راجع: السفينة وصناعة النقل البحري للباحث. سبق ذكره.
- ٢٠) عميد/ القونس صادق - الامكانيات الإقليمية - للتدريب البحري - بحث مقدم للمؤتمر الدولي الثاني عن: النقل البحري في الدول النامية (الأكاديمية العربية للنقل البحري - مايو ١٩٩١ - الإسكندرية)
- ٢١) تونس والجزائر والمغرب والسنغال وليبيريا وساحل العاج وغانا ونيجيريا .
- ٢٢) المرجع السابق .
- ٢٣) المرجع السابق ص ١٠
- ٢٤) المرجع السابق ص ١١
- ٢٥) المرجع السابق ص ص ١٢ - ١٣



Biblioteca Alexandrina



0576249